MONDIALE ENDURANCE/6 ORE DEL FUJI PORSCHE FA IL COLPACCIO!
AUTO SPRINT
n. 38
Anno LXIII Settimanale, 17-23 settembre 2024
3,50 Euro (Italy only)
BE 7,30 € - MC, COte d'azur 7,10 €
PTE CONT. 7,00 € - E 7,00 €
CH CT 8,50 Chf - CH 8,80 Chf
DA GP BAKU A GP SINGAPORE
Premio
OSCAR
Un Piastri da urlo resiste agli attacchi di Leclerc e trascina la McLaren in vetta
al Mondiale Costruttori. F1 sempre più spettacolare. Ora tutto può succedere

ANDREA CORDOVANI

FIORI D'ARANCIO F.1 E RODODENDRI WEC

McLaren torna sul tetto del mondo *trascinata da un Oscar Piastri da urlo. Un Gp di Baku da cuore e batticuore tiene tutti col fiato sospeso e regala un'altra corsa zeppa di emozioni. Il Mondiale F.1 2024 è più vivo che mai e gli ultimi sei appuntamenti rischiano di diventare ancora più avvincenti perché ormai è chiaro che tutto può succedere. Lo certifica quanto è accaduto in Azerbaijan che rischia di trasformarsi in un punto di non ritorno per Red Bull e un Max Verstappen mai così inoffensivo, quasi in versione Checo Perez. Spodestata dal gradino più alto nella corsa al titolo Costruttori la squadra campione del mondo, ora inizia a vacillare anche il mostruoso vantaggio che l'olandese ha costruito nella prima parte di una stagione che adesso è stata ribaltata come un calzino. Max è a 313 punti, ma alle sue spalle c'è ora un nugolo di inseguitori sempre più agguerriti: Norris a 254, Leclerc a 235 punti, Piastri a 222 punti.*

Mentre il Circus si sposta da Baku a Singapore c'è la certezza che anche domenica prossima farà molto caldo. Davanti agli occhi di tutti c'è la straordinaria prestazione di Piastri che come un indemoniato è andato a cogliere la seconda vittoria stagionale dopo Budapest. Una prova di forza per l'australiano di origini toscane, una prestazione senza sbavature nonostante il sale sulla coda che alle sue spalle ha provato a mettergli Charles Leclerc. Non ce l'ha fatta il monegasco a ripetere un'impresa stile Monza e si è dovuto accontentare di una seconda piazza che regala punti pesanti lasciando però l'amaro in bocca dopo la pole e un avvio di corsa da protagonista assoluto. Nella sfida McLaren-Ferrari c'è ora un campionato che approda a Singapore per una notte da lunghi coltelli sospesa tra sogni e incubi. L'esatta fotografia di questo Mondiale bello da impazzire.

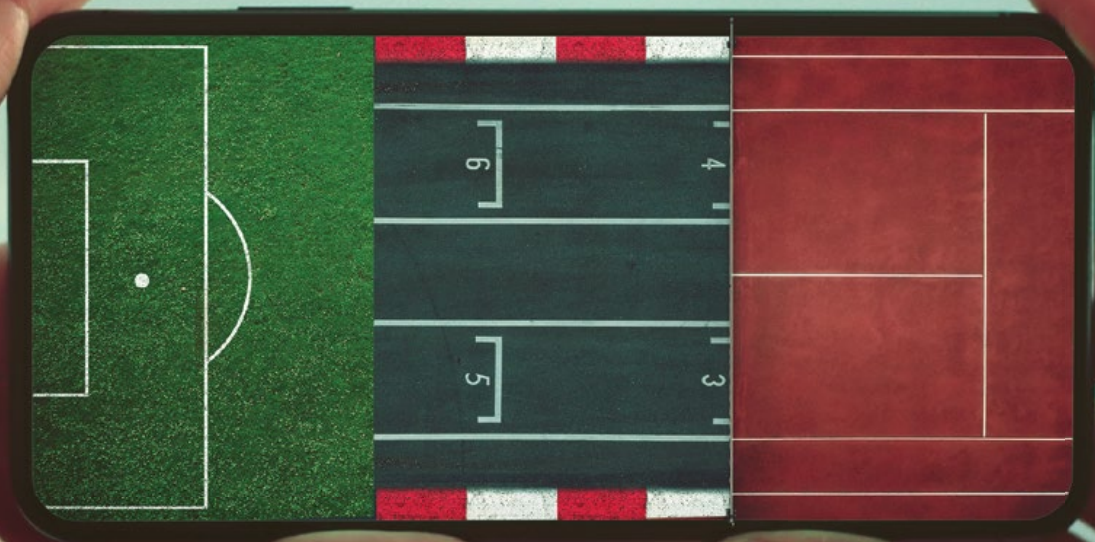
WEC, LMDH AL POTERE

Porsche vince in casa della Toyota e allunga in un Mondiale Endurance che in Giappone ha regalato solo fiele alla Ferrari. Con le LMDH al potere nel penultimo round del WEC (dietro a Porsche si sono piazzate BMW e Alpine) resta tanto amaro in bocca al Cavallino sulla pista ai piedi del Fuji. I punti raggranellati col 9° posto di Fuoco-Molina-Nielsen sono davvero un magro bottino e conta poco che la Toyota abbia anche fatto peggio, arrivando dietro di 1"005. Ma il maggior peso dato alle Rosse, se a Austin era stato digerito bene, grazie alla migliore adattabilità della vettura a quel tipo di tracciato, in Giappone ha ripresentato problematiche in linea con quelle viste a San Paolo, costringendo le Ferrari ad una gara in totale difesa nei confronti delle più leggere LMDh e delle Peugeot, forti di un B.o.P. azzerato. Sottolinea Antonello Coletta: **«Purtroppo non siamo abituati a commentare un risultato di questo tipo conoscendo il potenziale della vettura e dopo aver assistito ad una gara in cui, strategia, operazioni ai box, gestione pneumatici e lavoro dei piloti in pista è stato impeccabile. Abbiamo fatto tutto ciò che era in nostro potere per lottare per il podio e non esserci riusciti lascia l'amaro in bocca. Abbiamo il rimpianto di aver visto due vetture coinvolte nell'incidente al secondo giro che ha pesantemente condizionato la gara delle Ferrari 51 e 83, tornare in lizza per le posizioni di vertice».** *I punti portati a casa dalla Ferrari col nono posto lasciano ancora aritmeticamente in corsa la 499P nella classifica costruttori, mentre quella piloti sembra ormai nelle mani di Estre-Lotterer-Vanthoor, che con la seconda vittoria stagionale hanno raggiunto quota 150, con Fuoco-Molina-Nielsen secondi a 115 e Kobayashi-De Vries fermi a 113. Il punteggio maggiorato che assegnerà la 8 Ore finale in Bahrain (39 punti), mantiene dunque aperta la lotta per il titolo marche, con Porsche leader a 161, seguita da Toyota a 151 e Ferrari ancora in corsa a quota 134. Per conquistare il titolo servirà però una prova degna di una autentica impresa.*

DOMENICA SERRA

Corriere dello Sport STADIO
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTO LO SPORT CHE VUOI IN UN'APP

CALCIO E CALCIOMERCATO - LIVE MATCH RISULTATI E STATISTICHE - MOTORI E ALTRI SPORT - NOTIFICHE ISTANTANEE

SCARICA L'APP ORA!

Vivi l'informazione sportiva a 360° grazie alla nuova App del Corriere dello Sport - Stadio: ora puoi seguire gli aggiornamenti in tempo reale dello sport nazionale e internazionale con un sistema di notifiche integrato e personalizzabile. Notizie, indiscrezioni, pagelle e novità di calciomercato. Inoltre, incontri, i dati di gioco, le classifiche e i calendari di ogni competizione e molto altro ancora. In più, la Formula 1, la MotoGP, le partite e gli aggiornamenti di Basket, Tennis, Volley, Padel e le ultime novità dal mondo degli esports! **Con la nostra App guadagni tempo e resti sempre aggiornato sulle tue passioni!**

SOMMARIO AS38

PINO ALLIEVI

IL BEL TEMPO È FINITO ORA TOCCA AL GRAN FREDDO

RAZIONALE, GELIDO E SPIETATO, OLTRE CHE DEL TUTTO IMPERMEABILE ALLE EMOZIONI. QUESTO È OSCAR PIASTRI, TRIONFATORE DELLA GARA AZERA E CANDIDATO A PROTAGONISTA NEI NUOVI EQUILIBRI DELLA F.1

UNA POSA DA NUOVO DOMINATORE. SARÀ DAVVERO COSÌ? Oscar Piastri sul podio non mostra certo troppa emozione o sfoghi di emotività, perché lui è così, fortissimo e a mille in pista ma tranquillo sempre...

Avete guardato il suo volto sul podio? Pareva uno appena svegliato dopo la pennichella. Invece aveva disputato un gran premio. E l'aveva vinto. Dobbiamo abituarci: Oscar Piastri è proprio così, con il sorriso lieve e dolce, i modi gentili, i racconti che fanno sembrare tutto facile, scontato. Un nuovo Ice Man venuto dall'Australia, molto diverso da Kimi Raikkonen che esagerava nel senso del ghiaccio, ma identico nel modo di vedere le cose, nell'analisi sempre obbiettiva, nel comportamento misurato. Ovviamente è meno stravagante del campione finlandese, ma pure lui è destinato alla conquista di un titolo mondiale. O anche più di uno.

Piastri, a Monza, aveva già dato una bella prova della sua bravura. Il sorpasso a Norris alla seconda chicane aveva lasciato tutti a bocca aperta (cominciando dal suo compagno...). Poi l'arrembaggio finale, con le gomme fresche, è stata un'emozione che da un lato ha dato ancora più spessore al trionfo di Leclerc, ma dall'altro è parso l'annuncio della nascita di qualcosa di nuovo, in questa F.1 fossilizzata da tempo su 3-4 nomi. La gara di Baku è stata la prosecuzione ideale del GP d'Italia. *«Con un paio di giri in più avrei superato Leclerc»*, aveva detto Oscar a Monza. Quei giri in più si sono presentati in Azerbaijan e Piastri li ha sfruttati con una intelligenza tattica che ancora non conoscevamo appieno.

Il tutto è avvenuto in due fasi. La prima è stata quella iniziale quando Oscar, non riuscendo a scavalcare Leclerc nel giro iniziale, gli si è accodato e ha cercato di ridurre al minimo i danni del degrado delle gomme Medie. Prima dei pit stop di entrambi, il margine era di 5"9. Dopo le soste per mettere le Pirelli Hard, Piastri si è ritrovato a 1"1 da Leclerc. E dopo due giri di "studio" ha attaccato la Ferrari con un sorpasso che non ha ammesso tentativi di replica. Leclerc è stato severo con la Ferrari nell'analizzare gli attimi decisivi: *«Evidentemente in quei frangenti è stato commesso un errore, perché mi sono ritrovato addosso Piastri, che sino a poco prima era distante»*. Appunto: ci sono quei 5 secondi che la McLaren ha guadagnato nelle fasi del cambio gomme sulla Ferrari, che hanno dato le ali a Oscar: *«Sapevo che dovevo provarci subito con Leclerc, non volevo che prendesse il largo»*. Lo ha fatto e ha vinto il suo gran premio al 19° dei 51 giri totali. Poi Leclerc ci ha provato in tutti i modi, senza mai riuscire a piazzare il colpo decisivo: *«La velocità della McLaren in rettilineo ha reso il tentativo di sorpasso più difficile. Dovevo recuperare in curva...»*, ha spiegato Charles con molta onestà e anche delusione, perché non pensava assolutamente di dover perdere la gara. E neppure la Ferrari...

Piastri a Baku ha corso come un campione consumato, quando invece è ancora un ragazzo di 23 anni con appena 39 gran premi alle spalle. E' proprio per questo che ha fatto la differenza, mostrando qualità non proprio comuni. La sua ascesa verso il vertice è stata lineare, quasi silenziosa se pensiamo che non è stata contraddistinta dai tumulti provocati da Verstappen nelle prime uscite né dai lampi irregolari di Leclerc, né dagli errorini di Hamilton nella stagione verde.

Oscar in qualche modo si è mimetizzato facendo il suo percorso senza mai pensare di accorciare i tempi, sino a quando ha cominciato ad azzardare qualcosa prendendo contemporaneamente consapevolezza di ciò che avrebbe potuto fare. Lo scorso anno c'era stata la sorprendente vittoria nella gara Sprint in Qatar, nel 2024 ha piazzato la zampata dapprima in Ungheria e poi quella magistrale di domenica in Azerbaijan. Ma con l'aggiunta di quattro secondi posti sui quali si può discutere.

Da Baku, la McLaren aveva deciso di. applicare il gioco di squadra a favore di Norris, che è l'uomo designato – in ritardo – per l'assalto al titolo. La bandiera gialla malandrina di sabato ha però tolto Lando dai giochi per la vittoria e il peso di sostenere la McLaren è caduto sulle spalle di Piastri. Il quale, senza fare una piega, si è preso la responsabilità e ha portato a casa il risultato. Con i suoi punti, il team di Woking è balzato in testa al mondiale costruttori e ora ha la possibilità di vincerlo.

E' sin troppo ovvio che oggi la McLaren si trova ad affrontare il felice problema di avere due galli nel pollaio, con Norris che è velocissimo ma sa di avere il compagno che lo preme alle spalle. Lando è però fragile psicologicamente, e più propenso alla sbavatura mentre Piastri è di ghiaccio: il nuovo Ice Man appunto. Vogliamo essere maligni? Forse la McLaren preferirebbe, in questo momento avere Piastri nel ruolo di uomo di punta. Lo pensano tutti, del resto. E lo desidererebbe lo stesso Oscar. Ma bisogna avere pazienza: è solo una questione di tempo. ●

NON POTER VINCERE SEMPRE DISPIACE

LECLERC MERITAVA ASSAI E HA CORSO ALLA GRANDE SENZA SBAGLIARE NULLA MA STAVOLTA DAVANTI A SÉ HA TROVATO UN PIASTRI PRATICAMENTE INVALICABILE

Il destino: amarissimo se consideriamo le quattro sconfitte dopo quattro pole, una specie di record della rogna. Però stavolta, una questione più digeribile per Charles Leclerc dentro un fine settimana tutto sudore e valore. La pecca, l'unica a voler guardare, al giro 20, quando Oscar Piastri l'ha attaccato e infilato a sorpresa in fondo alla retta. Una mossa da signore della pista messa giù da un ragazzino di anni 23. Perfetta. E poi, beh, Leclerc le ha provate tutte pur di riprendersi la vetta. Ma davanti viaggiava un campione come lui, uno che non ha sbagliato mai, sino alla fine della contesa. C'era poco da fare e c'è poco da criticare qui, visti i meriti di chi ha vinto. Anche perché il fine settimana di Charles in Azerbaijan è sembrato davvero di prim'ordine.

Il fatto di girare su una pista per certi versi "monegasca", si sa, lo gasa e gratifica da sempre. E infatti, come da pronostico, ha fatto la sua parte, soprattutto sabato, svolazzando sopra il suo tappeto volante e rosso tra le curve secche e i muri locali con una padronanza fuori portata per chiunque altro. Con davanti un panorama più confortante del solito visto Norris perso nei suoi guai come uno del Roxy Bar, con Verstappen prostrato, arretrato, fuori dalla scena, dai giochi al di là di ogni previsione, con Sainz appena dietro, terzo sulla griglia. Bene, no? Un solo dubbio, un solo ipotetico problema: Piastri, secondo in qualifica. Sembrava già apparecchiata la tavola per la festa Ferrari. Invece, è andata come visto e detto. Con corredo di gomme bianche e dure come elemento a sfavore della Ferrari, soprattutto nei primi giri dopo il pit, con Oscarino ai box un giro in anticipo sul nostro eroe.

Però, osservando la faccenda dall'alto e smaltita la comprensibilissima delusione, non c'è da disperare. Era importante, forse fondamentale, mostrare una continuità tecnica dopo i fasti e le sbornie monzesi. E quanto accaduto a Baku qualche conferma l'ha prodotta. La Ferrari sembra aver davvero risolto una quantità di magagne che l'avevano afflitta sino a Spa. Certo la McLaren tira di brutto ma si sapeva; va bene, la Red Bull arranca misteriosamente e clamorosamente, ma intanto il Cavallino sta lì, davanti e di nuovo, cosa che rende ogni ipotesi su Singapore- altra pista tutta frenate e allunghi-meno ansiogena.

Dunque il "trend", come dicono quelli che sanno lo spagnolo e il finlandese, è certamente positivo. Il che non significa, come sappiamo, vincere qui e là, ma almeno battagliare per il podio alto. E' ciò che Charles attendeva da anni, pensando non semplicemente ad un gran finale del Mondiale 2025 ma in particolar modo al prossimo anno, quando correre al meglio e al fianco di Hamilton su una rossa che fila, ben nota in ogni particolare, anfratto e difetto, significherà dare un'altra sterzata definitiva alla propria carriera.

Dunque, è pensabile che tra le riflessioni in circolo nella testa di Leclerc, in viaggio verso l'Asia, siano presenti parecchi ingredienti preziosi. E' servito moltissimo vincere in Italia, servirà vincere di nuovo altrove, soprattutto mostrare la stessa stoffa tecnica su piste diverse da queste, disegnate dentro le città. Nel caso accada, è possibile che anche Charles trascorra un inverno carico di serenità e fiducia. Prima di affrontare la sfida più attesa, complessa e difficile della carriera. Con dentro una questione interna e una questione esterna da trattare con testa e piede. Prima guida, sul campo, della Ferrari, con l'idea di poter puntare a vincere davvero e finalmente il premio più atteso, più ambito. ●

DI CARLO VANZINI SKY F.1

SCACCO AL RE!

MAX DA DUE GARE È LETTERALMENTE IRRICONOSCIBILE E SE CONTINUA COSÌ FINIRÀ PER RISCHIARE DI VEDERLO MINACCIATO, QUESTO MONDIALE. È IL SEGNO DI UNA F.1 SEMPRE PIÙ BELLA E PALPITANTE

Gare stupende, imprevedibili, difficili da pronosticare, ma con alcune certezze date dai numeri, inconfutabili. Dopo 2 anni e 55 Gran Premi (Spagna 2022), cade la leadership della Red Bull. Clamoroso se pensiamo all'inizio di quest'anno con 3 doppiette in 4 gare. Il mondo e il mondiale sono ribaltati con la nobile decaduta McLaren riscopertasi regina dopo 10 anni e 210 gran premi (Australia 2014). Per l'incoronazione definitiva, l'ultima volta risale al secolo scorso, 1998, i Papaya, allora frecce d'argento, non devono fare altro che proseguire così, evitando bucce di banane che già hanno preso, perché il trend è più che positivo, tanto che anche il ruolo di re Max sta vacillando e non poco. Norris con l'oscena qualifica di sabato, colpa sua per non aver fatto il tempo al primo tentativo, colpa della squadra a rimetterlo in pista con il rischio bandiere e colpa del Marshall che ha esposto una gialla che non ci stava, si è ritrovato a partire quindicesimo, per finire quarto (sarebbe stato sesto, senza l'incontro poco amichevole di Sainz e Perez), mentre Verstappen che partiva sesto ha finito quinto (sarebbe stato settimo senza l'incontro poco amichevole di Sainz e Perez).

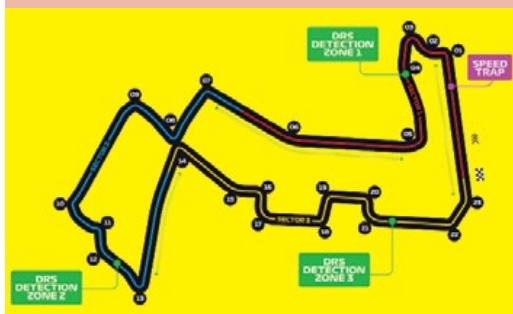
Max da due gare è irriconoscibile. A Monza Perez gli era molto vicino, cosa già strana di suo, in Azerbaijan il messicano ha demolito Max come se si fossero invertiti i ruoli, come in quei film in cui atti magici determinano uno scambio di ruoli. La tendenza è ancor peggio di quella descritta nell'articolo scorso, ma Norris ha buttato nel complesso un'altra occasione per mangiare molti più punti dei 3 di fine gara. Da dopo la sosta estiva i due piloti McLaren hanno realizzato 110 punti, equamente divisi 55+55, tre in meno di Leclerc che da Olanda ne ha fatti 58. Pensate che Charles, dopo Monaco, fino alla sosta, 6 gare, ha messo insieme la miseria di 39 punti, dove sarebbe senza il black out tecnico, a tratti inspiegabile di quei giorni? Max di punti, dopo le vacanze, ne ha fatti 38, ne conserva 59 su Norris. Oltre al tracollo Red Bull, non si spiega il suo per come aveva tenuto botta in Olanda.

Colpa solo delle piste a basso carico come Monza e Baku? Ok, ma allora perché Perez era ingaggiato nel triello per la vittoria? Lui dove era? In Olanda battuto di 22", a Monza di 37", a Baku non pervenuto, sembra essersi preso una pausa dal ruolo di salvatore della patria. Strano, molto... Fare previsioni è impossibile perché gli inseguitori, a rotazione, si sono cannibalizzati, mangiandosi punti a vicenda, in McLaren non hanno dato i gradi di capitano a Norris e chissà che non sia considerato come Irvine ai tempi della convivenza con Schumacher. Tutto questo gioca a favore di Verstappen, più gli altri si danno fastidio, meno punti perde lui e le gare diminuiscono. Da Austin sia Ferrari che Red Bull dovrebbero avere le ali in stile McLaren, basterà? E la Ferrari si rimetterà in corsa? Perché se ci crede Piastri al campionato perché non Charles che è a – 19 da Norris e +13 su Piastri? Quello che sembra crederci meno dei quattro è Norris, quello che più di tutti ha chance, ma oggi non meriti, di far cadere il re. Scacco al re, ma Max ha ancora 7 mosse per uscire dalla morsa ed evitare che lo scacco diventi matto. ●

BAKU È SEMPRE OCCASIONE DI GARE BELLE VIVACI
Ancora una volta gran gara a Baku, con lotte importanti, contatti, ritiri e vari colpi di scena. Qui siamo al via, con Leclerc che dalla pole mantiene il comando alla prima curva

PROSSIMO GP SINGAPORE

22 SETTEMBRE
Partenza alle ore **14.00**
Marina Bay Street Circuit
4,940 km - 62 giri
Distanza di gara: 306,143 km

I PRIMATI
In qualifica: C.Sainz (Ferrari SF-23, 2023) 1'30"984 media 195,462 km/h
In gara: L.Hamilton (Mercedes F1 W14 E Performance, 2023) 1'35"867 media 185,507 km/h
Distanza: C.Sainz (Ferrari SF-23, 2023) 1h46'37"418 media 172,274 km/h

VENERDÌ 20 SETTEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 1	11.30-12.30
SkySportF1	**F1** Libere 2	15.00-16.00
SABATO 21 SETTEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 3	11.30-12.30
SkySportF1	**F1** Qualifica	15.00
TV8	**F1** Qualifiche	18.30 differita
DOMENICA 22 SETTEMBRE		
SkySportF1	**F1** Gara	14.00
Tv8	**F1** Gara	18.00 differita

* La programmazione è aggiornata a domenica 15 settembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

FULVIO SOLMS

IL PRIMO GENIO RESTA BRAWN MA BASTA CON LO SVILIRE NEWEY

ADRIAN AZIONISTA DELL'ASTON MARTIN RIPORTA ALLA MENTE IL CAPOLAVORO DI ROSS: VINCERE CON TRE TEAM (QUASI QUATTRO) E DIVENTARE STRARICCO

«*Sono ventidue anni che perdo contro di te, adesso proviamo a vincere assieme*». La frase che Fernando Alonso ha lasciato scivolare all'orecchio di Adrian Newey, pochi istanti prima della conferenza "full green" di annuncio dell'ingaggio da parte di Aston Martin, non andrebbe proprio presa alla lettera. Ventidue anni fa il Nano entrava in Formula 1 ma ancora diciassette anni fa, nella stagione di Kimi Raikkonen, era campione del mondo in carica. Però ci sta perché è stato come dire, in senso lato: è da sempre che perdo contro di te. Una fissazione di Fernando, questa, un tarlo che lo rodeva quando guidava la Ferrari e Seb Vettel vinceva in serie con la Red Bull. E lo spagnolo cantilenava questo concetto: non perdo contro Vettel, perdo contro Newey. Fino alla battuta abrasiva nel GP d'Ungheria del 2013 quando, alla vigilia del suo trentaduesimo compleanno, deluso dalle prestazioni della Ferrari, a precisa domanda dei giornalisti rispose che *«come regalo vorrei la macchina blu»*. Ovvero la Red Bull. Domenicali per tutta risposta corse ad assumere Raikkonen dalla Lotus e glielo mise a fianco nella stagione successiva, al posto di Massa.

Sotto il microscopio però oggi non c'è questo, ma il Genio: non ha ancora messo addosso una divisa verde e già gli è riuscito qualche mezzo miracolo. Uno a caso: farsi applaudire da Martin Whitmarsh, seduto in prima fila alla pirotecnica conferenza stampa di presentazione. Una bella rivincita arrivata quasi vent'anni dopo il licenziamento dalla McLaren (2005) proprio a opera di Whitmarsh, che vi aggiunse il peso dell'umiliazione facendo accompagnare il tecnico all'uscita dalle guardie giurate. Adrian se ne andò con uno scatolone in mano, come quelli di Lehman.

Ora Whitmarsh in verde ha i giorni contati – il prossimo ottobre cederà ruolo e ufficio ad Andy Cowell –, e Newey un futuro da disegnare.

Altro colpo di genio, e di ben maggiore importanza, quello relativo alle quote azionarie del team. La proprietà del 2,5% costituirebbe parte del mega-ingaggio da 30 milioni di sterline all'anno (35 milioni di euro): se le cose stanno così ci sono di mezzo benefici fiscali, il che toglie un pizzico di fascino alla storia ma non la rende meno interessante.

Il valore di queste quote fotografa infatti il momento attuale dell'Aston – quinta in classifica, miglior piazzamento nella sua brevissima vita –, ma se davvero la Verdona fosse in grado di inseguire o addirittura centrare il Mondiale ciò costituirebbe un ulteriore arricchimento per Newey, in aggiunta all'esorbitante salario.

Quando si dice il Genio.

E la mente cerca precedenti aggirandosi nel labirinto delle analogie. Viene evocato Patrick Head, titolare del 30% della Williams dalla sua fondazione e per un trentennio. Quella vicenda rimane però affatto diversa: Head era la mente tecnica di un'iniziativa che aveva in Frank Williams (70%) il capofila. C'era dietro un'idea da pionieri.

A noi invece il nome che sale alla mente è un altro: Ross Brawn. Anche lui vincitore di titoli mondiali con tre team, quasi quattro tenendo conto che alla fine del 2013, quando cedette a Toto Wolff il ruolo di team principal Mercedes, aveva già impostato tutto il lavoro che dal 2014, alba dell'era dell'ibrido, avrebbe portato la Stella tedesca a dominare per otto anni.

Genio nel portare, assieme a Tom Walkinshaw, Michael Schumacher alla Benetton. Genio nel rendere vincente quella che veniva snobbata come la *«squadra dei maglioncini»*. Genio nel condurre l'indimenticabile ciclo vincente della Ferrari. Ge-

UNA NUOVA ACCOPPIATA BEN FINANZIATA E MOLTO TEMIBILE
Adrian Newey e Lawrence Stroll si abbracciano, quasi a suggellare questa nuova accoppiata in grado di dare un gran boost alle sorti future dell'Aston Martin F.1

LO SCOOP DI AUTOSPRINT
Sopra la cover del numero 32 che annunciava il passaggio di Adrian Newey all'Aston Martin

nio nell'acquistare il team Honda per una sterlina facendosi anche finanziare dai giapponesi per non licenziare i dipendenti, trovare un buco nei regolamenti (il doppio fondo), vincere in un anno il Mondiali piloti e costruttori e subito – all'apice del valore della squadra – rivendere a caro prezzo alla Mercedes, e poi lavorare ancora da team principal rendendola vincente. Cappello al cielo, signori. E genio per la sua visione del futuro – capiva dove stesse andando la Formula 1 prima di chiunque altro –, per la sua capacità di comprendere i correttivi di cui avesse bisogno la macchina per incrementare le prestazioni, per la sua abilità nella lettura degli eventi di gara e la lucidità nella scelta delle strategie (si provi a chiedere qualcosa a Newey, nel merito: non risponderà). Tutto questo senza aver mai tirato una riga di disegno – Brawn sapeva indirizzare chi era più capace di lui, nel farlo al meglio –, senza nemmeno essere ingegnere ché le lauree arrivarono solo honoris causa, meritatissime, al seguito di tanti successi.

Ecco, a noi il cambio di scarpe da ingegneria a imprenditoria – sia pure in piccola quota percentuale –, questo vincere a ripetizione e diventare ricchissimi, ricorda Ross Brawn. La Ferrari può dunque vantare di aver avuto davvero il genio più grande, ma sarebbe anche bene abbandonasse la pratica di sminuire Adrian Newey, come se averlo perso (o avervi rinunciato, cambia poco) costituisse un gran vantaggio. ●

MARIO DONNINI

MAX STA VAGANDO SUL RING, PERÒ NESSUNO LO PICCHIA

A BAKU L'OLANDESE VIVE IL PUNTO PIÙ BASSO DELLA STAGIONE E ANCHE DELLA CARRIERA, PERCHE' SIA IN QUALIFICA CHE IN GARA LE PRENDE DI SANTA RAGIONE ANCHE NEL CONFRONTO DIRETTO COL COMPAGNO DI SQUADRA PEREZ, DA MOLTI CONSIDERATO (A TORTO) PILOTA IN DISARMO. NON GLI ERA MAI CAPITATO, PRIMA. CHE COSA SUCCEDE? E CON QUALI POSSIBILI SCENARI FUTURI?

Altro che crisi Red Bull, va crucis RB20 e team spaccato. Adesso è diverso. Il malessere, il travaglio e il morbo s'estendono a macchia d'olio, andando a lambire l'unico che fino a oggi si era mostrato immune, ovvero quel rissoso, irascibile e carissimo Max Verstappen.
L'olandese comincia le libere alla grande, venerdì, piantandosi davanti a tutti nella lista dei tempi FP1, ma poi scende, rallenta, si incasina, soffre sempre più il comportamento della ormai indecifrable RB20 orfana di Newey. Fino a subire, stranissimo a dirsi, perfino il confronto diretto col compagno di squadra Sergio Perez, salvato un mese fa d'un soffio dal licenziamento e comunque ritenuto, evidentemente a torto, un pilota in disarmo.
Sia chiaro, il messicano a Baku vola da una vita. Non solo ha vinto due volte, ma negli anni ha ottenuto anche un secondo e un terzo posto. Questo è il suo giardino, altroché. Però se uno è bollito, è bollito, no? E se uno, anzi, l'altro, è un campionissimo, tale resta. Invece no.
Max in qualifica si ritrova a due decimi secchi da Sergio, che all'improvviso si mette ad andare bello unto come un baby alla play, mentre Max pare trasformato in suo zio.
Così nel giro di poche ore vengono smentiti per sempre quelli che sostenevano da anni che di Red Bull in pista ce ne sono due ben diverse, una buona per Max e l'altra uguale alla prima solo nella livrea, per il malcapitato di turno.
Niente di tutto ciò. Ora, nel momento di rara e maggiore vulnerabilità di Max stesso nel mondiale conduttori, ecco che Sergio gli sta tranquillamente davanti, incredibilmente pronto perfino a sottrargli punti preziosissimi.
E infatti in gara il messicano fa un altro mestiere e gira con vantaggi siderali rispetto al più au-

UN MOMENTO NERO PER MAX E PER LA STESSA RED BULL

Max e la Red Bull in crisi sono ormai un argomento da salotto, come questa suggestiva immagine a sinistra sembra sottendere... A destra, l'olandese deluso nel dopo gara, quando mostra un'espressione, sotto, che è tutta un programma

torevole team-mate, fino all'incidentone finale, che poco sposta in termini di valutazioni.

Le quali sarebbero poi queste. Attenzione, perché in casa Red Bull l'ammosciamento sta toccando anche Max Verstappen, il quale è marziano, sì, ma specialmente se ha un'astronave sotto il sedere. Se si ritrova una monoposto decente, buona ma non più eccezionale, non solo pure lui non vince più, ma davanti a sé ha la possibilità di subire perfino il confronto diretto con chi in tempi migliori era da lui guardato come se fosse Sancho Panza.

Lontani appaiono i tempi in cui l'unica preoccupazione di Max era quella di vincere con la pipa in bocca, senza mostrare la vera entità del distacco dei rivali, distanti sono i momenti in cui il campione deliziava lo universo mondo con cazziatoni live in team radio al malcapitato muretto RBR, accusato di chissà quali nefandezze tattiche e tecniche.

Adesso Newey non c'è più, la supremazia in pista è perduta, la RB20 si comporta come una cavalla imbizzarrita e perfino Sancho Panza si galvanizza, al punto da far sembrare in terra azera il suo capitano un malinconico e silente Don Chisciotte.

Dai, il prossimo 30 settembre l'olandese compirà ventisette anni e mai fino a oggi aveva subito un affronto del genere. Per uno che filosoficamente odia perdere, finire sverniciato da Perez deve dare sensazioni prossime a quelle dei supplizi tantalici e della tortura della goccia, una forma di Red Bullismo involontario quanto insopportabile.

E così per la prima volta in vita sua Max sperimenta un nemico nuovo, spietato e molto pericoloso: se stesso. Ovvero, chissà, quella parte recondita e latente di sé che, accanto a quella cannibalica che vuole e può solo vincere, magari nutre una incipiente e fottuta paura di perderlo, questo mondiale, perché ormai, gara dopo gara, in quello che una volta era il dream drink team, rien ne va plus, niente va più.

Però c'è un però. Accanto alla crisi del numero Uno, c'è l'acquiescenza degli altri. Perché se è una realtà che da diversi Gp Max sta vagando sul ring, bersaglio comodo, vulnerabile e inoffensivo, è anche vero che incredibilmente nessuno ci si sta mettendo di buzzo buono a colpirlo al plesso solare, per mandarlo giù una volta per tutte.

Norris sta facendo di tutto per non vincerlo, questo campionato, sommando una cavolata dopo l'altra. La McLaren gli sta dando una mano, avendo troppo tardato a dare ordini di scuderia, e le altre rivali aiutano a loro volta, sottraendosi punti l'una con l'altra. Al punto che, malgrado tutto e tutti, la leadership del Verstappen più debole mai visto nella storia della F.1 pare ancora solida.

E così per l'avvenire ci si apparecchia una situazione paradossale e inusitata, con un campione in carica ormai fragile ma ancora in fuga, che spera molto negli avversari e ormai teme soprattutto se stesso. ●

ALESSANDRO GARGANTINI

DOPPIO SORPASSO TUTTO ARANCIONE

PIASTRI INFILA LECLERC E SI INVOLA A VINCERE PER LA SECONDA VOLTA IN F.1, DOPO L'UNGHERIA. QUANTO ALLA McLAREN, PER L'OCCASIONE, GRAZIE ANCHE AL QUARTO POSTO DI NORRIS, SUPERA LA RED BULL TRA I COSTRUTTORI DOPO 55 GP DI DOMINIO RBR

OSCAR IN FUGA PER LA VITTORIA ORANGE-PAPAYA

Charles Leclerc ci prova in tutti i modi ma nel Gp azero nulla può fermare Oscar Piastri che trascina la McLaren alla vittoria e alla leadership nel mondiale Costruttori

BAKU - Perdonateci il gioco di parole, ma la seconda vittoria stagionale ed in carriera di Piastri è stata realmente una vittoria da ... Oscar. Perché figlia della perfetta esecuzione di una corsa meticolosa, attenta, fosforica, dalla quale il ventitreenne ha estratto tutto quello poteva ottenere su un tracciato nel quale la McLaren non godeva del favore del pronostico. Alla vigilia, la quarta pole position di Leclerc in sequenza sulla pista che si sponda nel Mar Caspio, con oltre tre decimi di vantaggio sul più diretto rivale, metteva la Scuderia Ferrari nelle condizioni ideali di sfatare il sortilegio azero e conquistare una solida doppietta dopo l'inebriante Monza. Anche la prima fase di gara, con le mescole più dure, indicavano nella SF-24 del monegasco la monoposto più competitiva in pista, con Leclerc scattato alla perfezione allo spegnimento dei semafori e capace di rifilare in solo quattordici giri quasi sei secondi al più diretto rivale, il pilota australiano della McLaren, che pareva in quel momento impegnato soprattutto nel controllare la minacciosa sagoma di Perez nei suoi specchietti. Ma in un mondiale nel quale basta spostare un grammo da una parte all'altra della bilancia per modificare gli equilibri, il passaggio delle monoposto dalle mescole Medium alle Hard, avvenuta per Piastri nel corso del diciassettesimo giro e per Leclerc in quello successivo, ha redistribuito i

vantaggi, concedendo alla McLaren un piccolo margine che alla fine è risultato decisivo. Complice un out-lap troppo conservativo da parte del monegasco, si sono verificate le condizioni per uno switch di posizioni che, se al momento sembrava temporaneo, alla fine si è rivelato definitivo.

UNA PARTITA A SCACCHI CON STRAPPO NEL FINALE

Sì, perché il pilota gestito da Mark Webber, non appena passato alle Medium, si è portato nella scia del ferrarista, trovando il modo di sorprenderlo quando mancavano ancora trentuno passaggi al termine del gran premio. Da quel momento, tra i due è stata guerra totale, un inseguimento da guardia e ladri nella quale ogni volta Leclerc cercava di riprendersi il primato, il suo attacco andava regolarmente respinto. I due hanno estratto tutto quello che avevano dalle rispettive monoposto, con Leclerc maggiormente in difficoltà sull'asse posteriore, mentre Piastri faticava con quello anteriore, fino a quando si è arrivati agli ultimi cinque giri di gara ed il monegasco ha mollato la presa, con le sue gomme posteriori che avevano perso trazione e pattinavano in uscita di curva come in una corsa sul ghiaccio. A quel punto, Piastri ha potuto tirare un sospiro di sollievo e non curarsi più di tanto nella bagarre accesa alle sue spalle nella corsa per il secondo posto, che ha visto Leclerc mantenere il punto, Perez e Sainz agganciarsi in un contatto evitabile e finire rovinosamente contro un muretto, lasciando ad un incredulo Russell il gradino più basso del podio. Per andare a trovare i primi due piloti in graduatoria, bisogna scendere fino al quarto posto di Norris ed il quinto di Verstappen.

Il primo ha rovinato il suo fine settimana in un Q1 incomprensibile, nel quale si è acceso tardi e non è riuscito a passare alla fase successiva a causa del traffico e di una bandiera gialla. Scattato dalla sedicesima piazzola sullo schieramento di partenza, l'inglese ha dovuto puntare su una strategia opposta ai primi e, di fatto, all'insegna della mitigazione dei danni. Scelta che comunque ha permesso al riccioluto inglese di beneficiare di un set di gomme Medium fresche negli ultimi undici giri di gara, nei quali è riuscito a recuperare una posizione su uno spento Verstappen e beneficiare nel finale dell'unico

UN PILOTA DA GRANDE FUTURO, ARMA PERFETTA DI STELLA
Oscar Piastri, sotto a colloquio con Charles Leclerc nel dopo gara, sta vivendo un momento magico in seno alla McLaren, che con la MCL38, a destra, ha la vettura più prestazionale del momento

crash che si è visto in gara, quello che ha eliminato Perez e Sainz. Norris ha recuperato solo tre punti sul campione olandese, ma la vittoria di Piastri pone meritatamente la McLaren al vertice della graduatoria riservata ai Costruttori, dove vanta ben venti lunghezze di vantaggio nei confronti della squadra di Milton Keynes. Il ritiro di Sainz ha, invece, parzialmente tagliato le gambe al recupero della Scuderia Ferrari, che ha conquistato venti punti in meno della McLaren, ma comunque uno in più della Mercedes e ben otto nei confronti della Red Bull, che a sua volta non ha avuto nulla da un ottimo Perez, questa volta nettamente e stranamente più performante di Verstappen. I trentuno punti che separano la Rossa dal ruolo di seconda forza in campionato, a questo punto, appaiono assolutamente un obiettivo più che realistico.

LA McLAREN E SCELTA DI NON SCEGLIERE

Piastri è stato l'eroe di giornata, l'uomo che ha lottato, per certi versi stupito, e vinto. Tutti si attendevano che il suo vantaggio costantemente inferiore al secondo per una lunga fase di gara nei confronti di Leclerc, che pure godeva del DRS spalancato, sarebbe destinato a cadere da un momento all'altro. La diga eretta dall'australiano sembrava fosse destinata a cedere, tranne lui, che ha messo dosi massicce di cemento armato che hanno tappato l'apertura di ogni minima falla. Centimetro dopo centimetro, Piastri ha regolarmente respinto gli attacchi di Leclerc e , alla fine, ha visto il suo avversario finire alle corde prima di lui. Il recupero di Sainz nei confronti del trio di testa indicano che la SF-24 del monegasco, se si fosse trovata davanti, forse avrebbe potuto riprendersi il margine trovato nella primissima fase di gara. Così non è stato, Piastri è stato una sfinge, e la sua MCL35 è filata dritta verso il secondo successo stagionale che avvicina il pilota di Melbourne a Leclerc e Norris, i piloti che lo procedono più da vicino. In casa McLaren, Norris vanta ancora un margine di trentadue lunghezze nei confronti del team mate, certamente non un margine che crea le condizioni per puntare con decisione nella lotta per il titolo piloti esclusivamente sul riccioluto inglese, anche considerando lo stato di grazia di Piastri ed il malessere di Verstappen che, punteggio a parte, sul veloce cittadino di Baku è stato l'ombra di Perez e non avrebbe meritato nulla più di un modesto sesto posto, esattamente come a Monza. Per la squadra di Woking la scelta giusta appare quella di "non scegliere" visto che nelle prossime otto gare nulla è scontato e puntare sul pilota più avanzato in graduatoria, Norris, significherebbe sacrificare la freccia più appuntita.

VERSTAPPEN, IL CAMPIONE È AL TAPPETO

Lo striminzito bilancio di dodici punti con i quali è rientrata da Monza hanno fatto suonare sempre più insistentemente l'allarme in casa Red Bull, dove c'è la piena consapevolezza che, di questo passo, entrambi i titoli sono a rischio. A Baku lo staff tecnico della squadra di Milton Keynes ha portato due fondi diversi per Verstappen e Perez, in modo da poter fare un'analisi comparativa e comprendere in quale direzione andare. Entrambi, si basavano su una combinazione di soluzioni usate nella prima parte della stagione e, non a caso, sono stati definiti "Frankenstein". Delle due soluzioni analizzate, quella più confortante è parsa quella assegnata a Perez, che ha trovato la sua monoposto più prevedibile ed in grado di trasmettere maggior fiducia ai piloti. Non è un caso se, per la prima volta quest'anno, il pilota di Guadalajara si sia classificato davanti a Verstappen in qualifica. A fronte

delle parole ottimistiche di Perez, il Direttore Tecnico Pierre Waché ha sottolineato di voler attendere la prova di Austin prima di trarre conclusioni. Per quel che concerne Verstappen, è stato Helmut Marko ad esprimersi in toni altrettanto rassicuranti. La performance della RB20 dell'olandese era in linea con la Ferrari di Leclerc fino alla curva sedici, poi un errore del suo pupillo è costato sei decimi. Altrimenti, la prima fila sarebbe stata alla portata, ma non la pole position di Leclerc. Nella sostanza, però, Verstappen si è fermato ad un abisso di sette decimi da Leclerc. Secondo il tre volte iridato, l'aver cambiato assetto dopo il terzo turno di prove libere si è rivelato controproducente, con la RB 20 che è regredita in termini di bilanciamento ed è diventata difficile da guidare. Nel dettaglio, a monoposto dell'olandese ha cominciato a sobbalzare visibilmente sull'asse posteriore, facendo perdere aderenza agli pneumatici e creando servosterzo, alla base degli errori di guida. Lo stesso problema si è rivisto nel corso del gran premio. Mentre Verstappen ha scaricato la sua macchina alla ricerca di velocità, per potersi difendere nei rettilinei, pregiudicando la stabilità, Perez ha mantenuto la sua RB20 più carica, scontando qualcosa in termini di velocità di punta, ma nel complesso riuscendo ad essere il più veloce dei piloti di Christian Horner. Come la Red Bull, che da inizio ha utilizzato cinque versioni diverse del fondo, mettendo da parte l'ultima, anche la Mercedes è ricorsa ad un fondo di precedente concezione, quello che ha vinto per tre volte nelle ultime quattro corse prima della pausa estiva. Entrambi i piloti hanno avallato la decisione, anche se Hamilton con maggior decisione rispetto a Russell, deluso di non essere riuscito a qualificarsi nelle prime tre posizioni in griglia a causa di un out lap troppo lento per portare le gomme nella finestra di utilizzo ottimale. Entrambe porteranno novità ad Austin, mentre a Singapore difficilmente ci saranno novità rispetto a quanto visto a Baku.

LA GRANDE GIORNATA DEI ROOKIES

La collisione che negli ultimi chilometri di gara ha eliminato Perez e Sainz ha creato le condizioni affinché Franco Colapinto conquistasse un rimarchevole ottavo posto, mentre Oliver Bearman il decimo, concludendo nei punti anche il suo secondo gran premio, disputato con una monoposto del Team Haas invece che su una della Scuderia Ferrari, come accaduto a Jeddah. Il ventunenne di Buenos Aires, scattato dall'ottava posizione sullo schieramento di partenza, rientra dalla trasferta sul Mar Caspio con un risultato che va ben oltre quanto la squadra si attendesse da lui, soprattutto se si pensa alle dichiarazione di James Vowles, mai troppo lusinghiere in passato nei confronti del pilota sudamericano che per molti era un oggetto misterioso, ma che nelle categorie minori era sempre riuscito a fare miracoli con le monoposto che ha avuto a disposizione, spesso frequentando squadre di metà classifica. Se Colapinto è stata la sorpresa, e Bearman la conferma, buoni punti li ha intascati anche Alonso, buon settimo, sempre in grado di tenere a galla la sua Aston Martin. Nel corso della settimana che ha preceduto l'appuntamento di Baku, all'interno del Team Sauber c'è stata un'accelerazione nel processo che porterà alla scelta del pilota che affiancherà Nico Hülkenberg l'anno prossimo. Il processo di "short listing" ha lasciato essenzialmente in corsa soltanto due nomi, quelli di Valtteri Bottas e di Gabriel Bortoleto. La candidatura di Mick Schumacher sarebbe stata accantonata. Il team che preferirebbe raggiungere un accordo annuale con Bottas, che invece punta ad un biennale. Un'altra strada aperta è quella che porta allo junior della McLaren Gabriel Bortoleto, che potrebbe sciogliersi dall'accordo con la squadra di Woking soltanto se gli venisse offerto un ruolo di prima guida in un altro team. A quel punto, il paulista

A SORPRESA SUL PODIO È SALITO ANCHE GEORGE RUSSELL
In una gara che per lungo tempo è sembrata monologo del trio composto da Piastri, Leclerc e Perez, sopra, alla fine, a causa dell'incidente tra quest'ultimo e Sainz al penultimo giro, sul podio è salito Russell, ultimo a destra, uomo Mercedes

di origini veneziane si svincolerebbe dalla squadra diretta da Zak Brawn, dove ha davanti a sé due piloti giovani come Norris e Piastri, per i quali al momento non sembra alle porte un cambio, soprattutto per quel che concerne il pilota di Melbourne. Per quel che riguarda Norris, sappiamo che il riccioluto piace alla Red Bull e che i rapporti con Piastri, seppur al momento buoni, nel medio termine potrebbero diventare più tesi, anche perché i due hanno i medesimi obiettivi e, spesso, l'opportunità è per solo uno di loro. Se, come in molti vociferano, Verstappen andasse in Aston Martin nel 2025, allora si aprirebbe un effetto domino rilevante. Ma è, al momento, troppo presto per spingersi in previsioni. Sempre in casa Audi, potrebbe a sorpresa prendere forma la candidatura di Franco Colapinto, che in Williams è bloccato, ma per quel che sta mostrando non si merita di rimanere inoperoso.

In casa Racing Bull, a ballare è il sedile di Daniel Ricciardo. Nel vivaio dell'energy drink austriaco, non c'è un nome che si sta elevando con decisione. Hadjar sta perdendo un sacco di punti dopo aver conquistato la leadership della categoria, dove non è andato a punti per tre corse consecutive, consentendo a Bortoleto di avvicinarsi. Se il parigino vincesse il titolo, allora ci sarebbe da attendersi che Marko lo anteponga a Lawson, altro pilota del quale oggi è difficile pronosticare il destino. Il terzo candidato al sedile dell'australiano è Ayumu Iwasa, precipitato al quinto posto dopo una sfortunata esibizione a Motegi lo scorso 25 agosto, dove il piccolo nipponico non è andato oltre il settimo posto, perdendo quota nelle gerarchie del vivaio Red Bull. ●

ALESSANDRO GARGANTINI

POCA FORTUNA MA TANTA SOSTANZA

BAKU CONTINUA AD ESSERE UN TRACCIATO VERGINE DI VITTORIE NEI CONFRONTI DELLA ROSSA, CHE RIESCE COMUNQUE AD ESPRIMERE TUTTO IL SUO VALORE CON LECLERC SCATENATO SECONDO

LECLERC È SIGNORE IN QUALIFICA E VICERE IN GARA

Dopo il trionfo di Monza per Leclerc un weekend tutto d'attacco anche nel Gp azero, ma, segnata la pole, deve accontentarsi della piazza d'onore in gara, con una SF-24 sempre molto competitiva e rinata rispetto al passato

BAKU - Se c'è un concetto sul quale non ci attendiamo di essere smentiti, è che il veloce cittadino di azero sia quanto meno avverso alla Scuderia Ferrari. Prima la illude, poi la tradisce. Ed il vento che soffia tra gli edifici della Capitale che si affaccia sul mar Caspio porta regolarmente con sé, verso il largo, i pronostici della vigilia, destinati, in un modo o nell'altro, ad essere smentiti dalla realtà. Quattro pole position ad opera di Charles Leclerc nelle ultime quattro edizioni, zero vittorie per il Cavallino, che anche questa volta rientra dall'Azerbaijan con un bel mal di pancia. Sì, perché quel che pareva e doveva essere, ancora una volta, non è stato. Ed il bilancio di diciotto punti con i quali la squadra si imbarca per Singapore non corrispondono al potenziale mostrato e lascia spazio a diverse, giustificate, recriminazioni.

UN VANTAGGIO DI QUASI SEI SECONDI SFUMATO IN DUE GIRI

Sì, perché quando si ottiene la pole position con 321 millesimi sul più diretto avversario, si domina la prima fase di gara accumulando nel giro di quattordici passaggi un vantaggio di 5.901 secondi sul rivale più pericoloso, in condizioni normali si deve tenere il punto. E, di fatti eccezionali, a Baku non ne sono accaduti. Leclerc e la Casa di Maranello si sono "bruciati" un vantaggio vicino ai sei secondi in due episodi che in un contesto iper-competitivo come quello attuale sono risultati decisivi. In primis, la Casa del Cavallino ha atteso il rientro di Piastri per il cambio gomme, avvenuto nel corso del quindicesimo giro, per rispondere e fare altrettanto. Il margine per reagire, passare dalle Medium alle Hard rimanendo davanti, c'era tutto. Tuttavia, una parte di margine, fisiologicamente, concedendo un giro ai rivali con le gomme più fresche, fisiologicamente sfuma. Se aggiungiamo il fatto che, questa volta, l'out-lap di Leclerc è stato particolarmente conservativo, si comprende come un margine importante si sia completamente azzerato e si siano creato le condizioni che hanno portato all'attacco di Piastri, nel corso del ventesimo passaggio, che ha deciso il gran premio.

I CONTI CON LA McLAREN ORA TORNANO

Leclerc, che nel dopogara ha spiegato di essersi trovato peggio con le Hard rispetto alle Medium, dopo aver subito il sorpasso da parte del pilota di

Andrea Stella non è più riuscito, nonostante abbia corso per lunghi tratti negli scarichi del ventitreenne di Melbourne, a meno di mezzo secondi di distacco e con il DRS spalancato, a replicare. Il monegasco perdeva troppo tempo nella parte del circuito che immetteva sul rettilineo dello start di oltre due chilometri, riuscendo ad entrare nella scia del rivale quando non c'era più tempo di portare un attacco risolutivo. Più volte, Leclerc si è portato all'esterno di Piastri, ma nemmeno l'incrocio di traiettorie che portava ad attacco all'interno della seconda curva è mai riuscito. In quella fase di gara nella quale la sagoma del monegasco è rimasta enorme negli specchietti del pilota della McLaren, si è avuto la sensazione che la SF-24 avesse qualche decimo di vantaggio, ma non abbastanza per sovvertire le gerarchie. Testimonianza del fatto che il pilota del Principato penasse alle prese con l'aria sporca alle spalle della MCL35 dell'australiano, è il recupero di Sainz. Il madrileno, che a metà corsa si trovava a undici secondi da Leclerc, quando mancava una manciata di giri dal termine si è portato nella scia del terzetto di testa. Se Leclerc fosse riuscito a girare sui ritmi di Sainz, probabilmente sarebbe stato nelle condizioni, se non di allungare, di tenersi ad un margine di sicurezza da Piastri, sarebbe riuscito a mantenere la leadership del gran premio. Invece, oltre venticinque passaggi nella scia di Piastri hanno avuto l'effetto di cuocere gli pneumatici del ferrarista, propiziando un progressivo degrado. Nelle tornate conclusive, Leclerc ha dovuto alzare il piede, alle prese con un retrotreno senza trazione e con un evidente pattinamento e perdita di grip, con conseguente perdita di aderenza in uscita di curva. Quel che è certo, è che il monegasco alle spalle di Piastri le ha provate tutte, ma non c'era il margine per capovolgere le gerarchie in pista. Non avrebbe senso parlare di occasione sprecata per la Scuderia Ferrari, anche perché un secondo posto a Baku è un risultato, per co-

VANIFICATA LA GRANDE RIMONTA DI CARLOS SAINZ
Alla fine ci si è messo l'arrembante Perez a impedire a Sainz un podio meritatissimo dopo una garona tutta in rimonta

me è maturato, tutt'altro che banale o scontato. Tuttavia, ancora una volta abbiamo avuto la dimostrazione su come, in questo mondiale, non si possano fare pronostici. A Monza era favorita la McLaren, ma la Scuderia Ferrari l'ha beffata. Questa volta è stata, invece, la squadra di Woking a prendersi la rivincita quando in tanti pronosticavano la fine del sortilegio azero per la Rossa.

LECLERC RECORD DI PUNTI, RED BULL SEMPRE PIÙ NEL MIRINO

Seppur abbia archiviato il gran premio azero al secondo posto, Leclerc è il pilota che dalla ripresa del mondiale ha raccolto più punti, ben cinquantotto, contro i cinquantacinque di Piastri e Norris ed i trentasei di Verstappen. Questo, a conferma della solidità della ripartenza della stagione per la Casa di Maranello e del livello di performance raggiunto dalle SF-24, sulle quali dovrebbe arrivare un'ultima batch di sviluppi in occasione del gran premio di Austin. Il prossimo fine settimana, Singapore propone un tracciato che per certi versi è comparabile a Baku, con la predominanza di curve a novanta gradi. Il circuito cittadino asiatico impone, però, un assetto decisamente più carico. Singapore è certamente un tracciato più congeniale a Sainz, dove l'anno scorso ha riportato una storica vittoria. Anche il figlio d'arte iberico ha confermato il suo poco fortunato rapporto con Baku, dove il madrileno ha apertamente confessato di non trovarsi completamente a suo agio e non riuscire a estrarre il massimo. Lo spagnolo è stato protagonista di una qualifica meno brillante rispetto a Leclerc, ma nel secondo stint di gara con le mescole Hard ha mantenuto il ritmo più elevato di tutti, riuscendo a ricucire uno svantaggio di dieci secondi dal terzetto di testa. Peccato per l'incidente nel finale con Perez, che gli steward hanno valutato come un normale fatto di gara, senza attribuire particolari responsabilità ai piloti che, sostanzialmente, si sono tenuti sulle loro traiettorie. Episodio forse evitabile, che non ha giovato alla classifica della Casa di Maranello come alla diretta Red Bull, ma ha consentito alla McLaren di prendere il largo tra i Costruttori. Sono soltanto trentuno i punti che separano la Scuderia Ferrari dalla Red Bull, mentre la McLaren si è allontanata a cinquantuno lunghezze. Tutto può accadere in questo imprevedibile mondiale, che punta su Singapore con almeno otto piloti in grado di vincere e con la consapevolezza che oggi la Red Bull non è più l'unico avversario da battere. L'era del netto predominio della squadra di Milton Keynes, nel giro di pochi mesi, è diventata un lontano ricordo. ●

VENERDÌ DOPO LIBERE

CHARLES LECLERC

«Oggi abbiamo avuto un buon ritmo anche se tra l'incidente della prima sessione e il problema allo sterzo accusato nella seconda non sono riuscito a completare più di tanti giri. Sarà importante avere una FP3 senza intoppi per riuscire ad estrarre il massimo dal nostro pacchetto domani in qualifica».

CARLOS SAINZ

«Quello odierno è stato il solito venerdì di Baku, particolarmente impegnativo. Siamo partiti con pochissimo grip e nel corso della giornata la pista si è evoluta continuamente. Eravamo quasi 4-5 secondi più lenti rispetto all'anno scorso, e non è stato facile trovare il giusto feeling con la macchina. Se non altro siamo riusciti a fare progressi dalla prima alla seconda sessione e sono fiducioso che, continuando a lavorare così, potremo avere una buona qualifica domani».

SABATO DOPO QUALIFICHE

CHARLES LECLERC

«Sono felice della mia qualifica. Su questa pista mi sono sempre sentito a mio agio e sono contento delle sensazioni che ho avuto in macchina fin dall'inizio del weekend. Non abbiamo cambiato praticamente nulla fin dalle prime prove libere a livello di set-up, cosa piuttosto rara, e per questo sapevo che sarei potuto andare forte. Quella di domani sarà una gara lunga nella quale la gestione delle gomme sarà fondamentale, quindi ci focalizzeremo su questo aspetto e daremo il massimo per portare al team un'altra vittoria».

CARLOS SAINZ

«È stata una qualifica solida in cui ho aumentato la mia confidenza in pista man mano che la sessione progrediva. Il mio Q1 è stato un po' caotico, mentre un Q2 più lineare mi ha aiutato ad entrare nel ritmo in vista del Q3. Purtroppo nel mio secondo tentativo ho commesso un piccolo errore nel settore 2 e ne ho pagato il prezzo, ma nel complesso credo che siamo in una buona posizione per lottare domani da squadra con entrambe le auto. Ora ci prepareremo a fondo per la corsa: una buona partenza e la gestione degli pneumatici saranno fondamentali. Non vedo l'ora di andare in gara»

FRED VASSEUR

«È stata una qualifica molto buona, con Charles sempre tra i primi della classifica nonostante l'incidente di ieri. Ero sicuro che nulla avrebbe potuto influenzare la sua sicurezza, dato che questo è uno dei suoi circuiti preferiti. Sono anche contento per Carlos, che ha fatto un grande passo avanti su questa pista: la sua terza posizione è molto buona e per noi significa avere entrambe le vetture in una eccellente posizione di partenza per domani. Il passo gara nelle prove libere è stato buono, anche se siamo riusciti a provarlo solo con Carlos. Questa sera ci concentreremo su noi stessi e prepareremo la gara nei dettagli con l'obiettivo di ottenere una prestazione costante dal primo all'ultimo giro di gara. Quella di Baku è una pista dove è molto facile commettere errori, da parte dei piloti e dei team sulla quale i sorpassi sono decisamente possibili, quindi dobbiamo ancora una volta eseguire la gara in modo perfetto, mantenendo sempre la concentrazione per essere pronti per ogni possibile scenario».

DOMENICA DOPO IL GP

CHARLES LECLERC

«Abbiamo perso la vittoria per due fattori oggi. Il primo è stato la gestione delle gomme nel nostro giro di uscita dopo il pit stop. Ci aspettavamo che per tutti ci volesse molto tempo prima di mettere le Hard in temperatura, ma non è stato così per la McLaren che ha portato subito le sue gomme nella giusta finestra di lavoro e ha guadagnato molto tempo. Il secondo è

stato non aver lottato più duramente con Oscar quando mi ha sorpassato. Sapevo che avevamo una lunga gara davanti e il mio obiettivo era preservare le gomme, rimanere nel raggio d'azione del DRS e sorpassarlo più avanti. Evidentemente abbiamo sottovalutato la velocità che loro avevano sui rettilinei oggi, sfruttando un assetto con un carico aerodinamico inferiore al nostro: questo li ha resi troppo veloci per noi per tentare il sorpasso. Nel complesso non è stata la giornata migliore per la nostra squadra, ma andremo a Singapore ancora più determinati».

CARLOS SAINZ

«È un vero peccato: la cosa importante è che sia io che Checo (Perez) stiamo bene dopo l'incidente, ma è ovviamente frustrante. Sono rimasto sulla traiettoria di gara normale e non ho fatto niente di strano, come ad ogni altro giro, quindi non mi aspettavo il contatto con la mia gomma posteriore. Fa parte delle corse, ma fa male

perché abbiamo perso molti punti oggi. Stavo facendo una gara molto buona ed ero molto veloce: penso che il terzo posto o forse anche il secondo fosse possibile, ma è così che sono andate le cose. Non ci resta che voltare pagina e concentrarci su Singapore».

FRED VASSEUR

«La prima parte di gara è andata molto bene per Charles visto che il suo ritmo era ottimo. Di certo dobbiamo analizzare i giri subito dopo il suo pit stop perché il passo che ha tenuto si è rivelato eccessivamente lento e comunque alla fine non aveva più gomme. Probabilmente siamo stati un po' troppo conservativi all'inizio del secondo stint e dover guidare in aria sporca è stato difficile per Charles che ha finito per danneggiare le sue Hard. Per quanto riguarda l'incidente tra Carlos e Checo (Perez), i due erano fianco a fianco all'inizio del rettilineo che porta a curva 3 ed entrambi volevano mantenere la scia di Charles. Sull'episodio a mio modo di vedere Checo aveva molto spazio sul lato sinistro eppure non si è spostato affatto, mentre Carlos non ne aveva sul lato destro quindi poteva fare ben poco. Lasciamo Baku con un risultato al di sotto delle aspettative ma è stato bello vedere che, come a Monza, stavamo battagliando con la McLaren ed eravamo competitivi. Dobbiamo mantenere la concentrazione e continuare a lottare perché ci sono ancora molte gare da disputare».

MIGLIOR FILM

CHARLES LECLERC

Dopo la magica domenica di Monza, in cui tutto era filato liscio, arriva la corsa azera, che vede Piastri pareggiare lo scherzetto a lui fatto da Charles a Zandvoort. Be', ci sta, perché l'australiano non sbaglia niente e l'Orange-Papaya è una fucilata. Nel contempo il monegasco non ha nulla da rimproverarsi, anche perché di giro in giro le ha provate tutte, ma proprio non c'era niente da fare. In ogni caso vederlo di traverso domare la Ferrari imbizzarrita, al trentaseiesimo giro, è un tuffo nella nostalgia. Pensando con emozione a quando questa era la regola, in F.1. Bella e preziosa anche l'eccezione, quindi.

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

OSCAR PIASTRI

Un esecutore spietato, dal via al traguardo, con epicentro al ventesimo giro, quando, fatto il pit-stop due tornate prima, Oscar approfitta che Leclerc con le Hard è più attaccabile che non con le Medium, e lo impallina alla curva 1, grazie a una staccatona Anni '70. Poi ciao, con una McLaren che sul veloce è un aereoplano e lui che non sbaglia nulla, vedi freddezza del sicario. Taciturno, apparentemente anaffettivo, gelido, razionale e individualista, Oscar Piastri si candida a diventare la vera arma totale del team Orange in F.1. Quest'anno è tardino, ma per il prossimo attenti tutti, ché il binomio mette già paura.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

CARLOS SAINZ

Garone apparentemente invisibile di Carlito, il quale rema, rema e alla fine va a prendere i migliori tre girando con tempi stellari, dopo uno stint tutto di rincorsa. Il modo lesto e sornione con cui beffa Perez al cinquantesimo giro, dopo la sbavatura di quest'ultimo in curva 1, la dice lunga ancora una volta sulla sua intelligenza agonistica. E poi un contatto malaugurato, per il quale non merita la ghigliottina nessuno, mette fuori sia lui che il messicano, purtroppo, chiudendo anzitempo lo spettacolo. Ciò non gli toglie il merito per la stupenda rimonta e per la prestazione maiuscola fornita. Adelante!

MIGLIOR REGIA

McLAREN

Dopo cinquantacinque Gp la Red Bull perde la testa della classifca nel mondiale Costruttori e averla scalzata è una vera e propria impresa, per la quale Stella & C devono e possono andare stupendamente orgogliosi. E anche la capacità prestazionale della MCL38 appare favolosa, a prescindere dalla conformazione specfica del tracciato, a testimonianza del fatto che la supremazia è reale, costante e solida, quindi non solo aritmetica. Peccato solo che in una situazione del genere Norris si sia perso ancora una volta, in questo caso in qualifica. Va sostenuto di più, perché il mondale è ancora aperto.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

COLAPINTO & BEARMAN

C'è qualcosa di nuovo, in F.1. l'argentino Franco Colapinto ha ventuno anni computi a maggio e alla seconda gara è già a punti, dopo che per tutto il fine settimana stuzzica nelle prestazioni l'esperto e velocissimo compagno di squadra Albon. Così in un Gp becca il triplo del punteggio di Sargeant in due anni di Williams. Capito, no?
Il britannico Ollie Bearman,19 anni, con la Haas nel finale sta davanti e batte, nel confronto diretto, il veteranissimo Hulk, mostrando, dopo il debutto in Ferrari in Arabia, una volta di più intelligenza, efficacia e una meravigliosa capacità di non sbagliare. Viva i baby, allora.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

SERGIO PEREZ

Inizia l'anno alla grande, poi va agonisticamente in coma vigile, fino a rischiare il licenziamento in tronco e infine nel Gp azero vive una specie di palingenesi. Col vantaggio di ritrovarsi sul circuito che lo ha visto già due volte vincitore. Ma non è questo, perché se sei bollito lo sei a prescindere dal posto in cui ti trovi. No, la verità è che a Baku Sergio ritrova se stesso in un fine settimana memorabile, che lo vede assai più efficace di Verstappen, sia in prova che in gara. Tutto questo fino al giro 50, quando si verifica il finale col botto. Peccato. Ma il messicano c'è. E stavolta Verstappen ci fa. Impensabile ma vero.

LA STATUETTA SPEZZATA

MAX VERSTAPPEN

Max in dieci anni di F.1 di prodezze ne ha fatte, vivendo anche giorni brutti, però questo di Baku è il peggiore di tutti. Errare è umano, ma di andare piano - ossia chiaramente meno veloce del compagno di squadra senza ragioni particolari -, no, non gli era mai capitato. Un andar piano relativo, certo, ma pur sempre reale, perché in proporzione Perez lo ha svernicato sia in qualifica che in gara, mostrandosi assai più lucido ed efficace, fino all'incidente finale. Attenzione, quindi. La RB20 a Baku ha ritrovato un po' di brio, mentre Max lo ha momentaneamente perso. Calma, eh. Un'altra così e sarebbe crisi nera.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

TEAM		PILOTI
MCLAREN	10	PIASTRI
FERRARI	9	LECLERC
RED BULL WILLIAMS	8	SAINZ PEREZ RUSSELL ALBON COLAPINTO BEARMAN
HAAS, MERCEDES	7	NORRIS, ALONSO
ASTON MARTIN	6	HAMILTON TSUNODA
ALPINE RACING BULLS	5	VERSTAPPEN HULKENBERG STROLL GASLY
SAUBER	4	OCON RICCARDO BOTTAS ZHOU

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	NORRIS
PILOTA MENO COMBATTIVO	ZHOU
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	SAINZ
PILOTA MENO SFORTUNATO	RUSSELL
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	McLAREN
SCUDERIA MENO EFFICACE	SAUBER
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	MERCEDES
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RED BULL

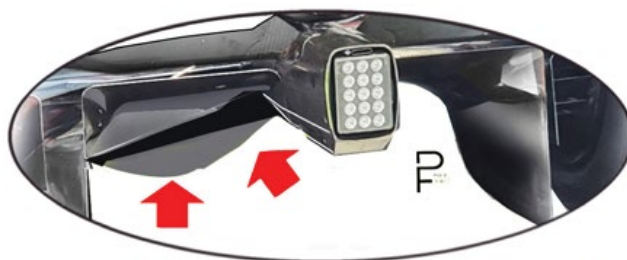
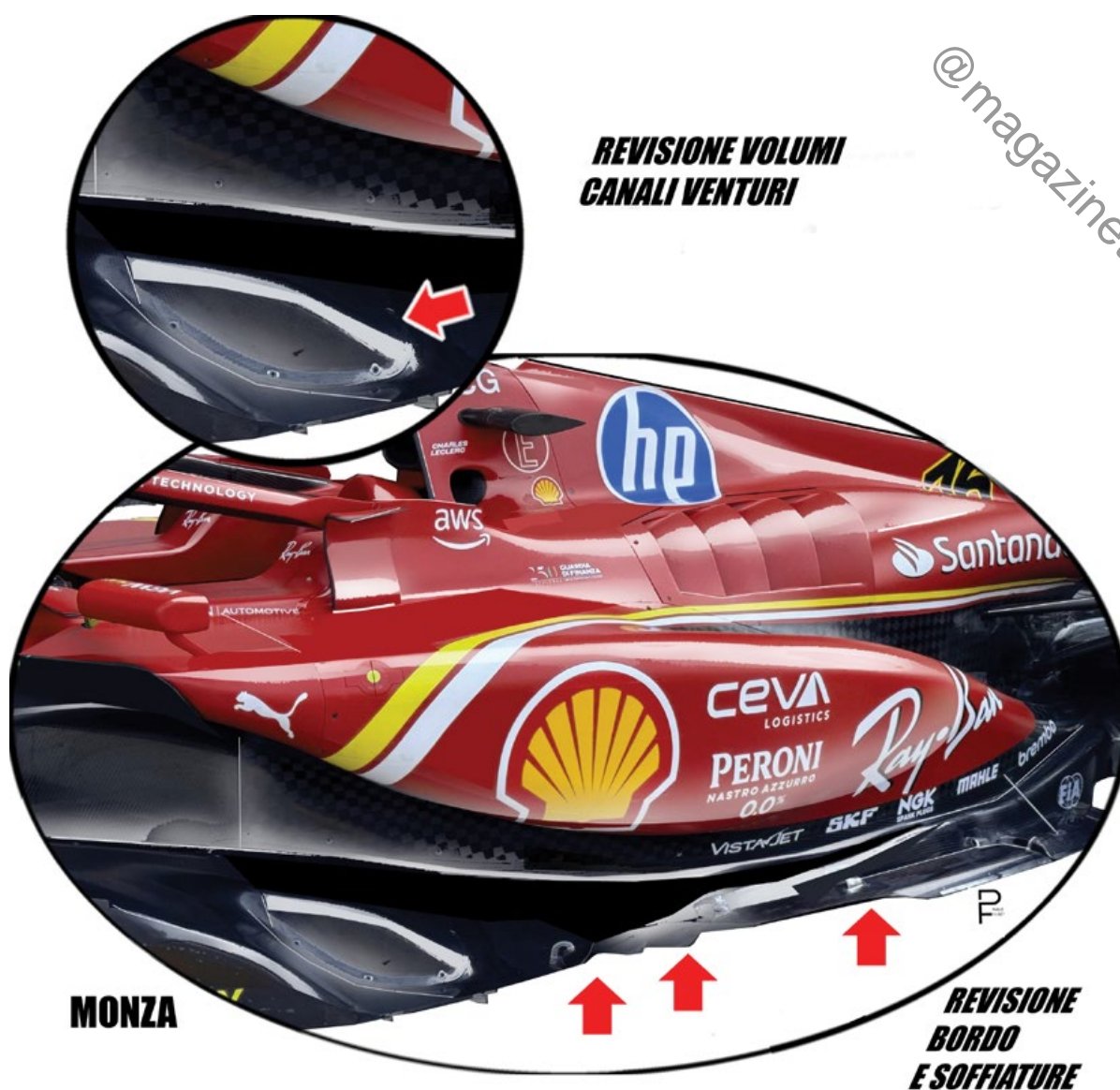
PAOLO FILISETTI

RED BULL SI AGGIORNA GUARDANDO ALLA FERRARI

IL PACCHETTO DI EVOLUZIONI PRESENTATO DALLA RBR A BAKU CONSISTE IN NOVITÀ ISPIRATE A QUELLE CHE HANNO CARATTERIZZATO LA ROSSA IN OCCASIONE DEL VITTORIOSO GP D'ITALIA

L'AERODINAMICA DELLA RB20 ISPIRATA DALLA SF-24

LA CONFIGURAZIONE DELLA RB20 A BAKU È FORTEMENTE ISPIRATA DALLA SF-24. NON SOLO A LIVELLO DEL DIFFUSORE CON LA "CHIGLIA" CENTRALE INTRODOTTA DALLA FERRARI A MONZA, MA ANCHE A LIVELLO DI PROFILI ALARI E UTILIZZO DI UNA BEAM WING PIATTA AL RETROTRENO.

Il fine settimana del GP dell'Azerbaigian è stato preceduto dall'annuncio ufficiale dell'arrivo di Adrian Newey in Aston Martin nel 2025. L'annuncio ha posto finalmente fine alla lunga "saga" che si era aperta in merito alla sua destinazione dopo avere comunicato a fine Aprile l'uscita dalla Red Bull. Come noto Newey non entra in Aston Martin da "semplice" responsabile dell'area tecnica, ruolo che peraltro nelle vesti di DT sarà ricoperto da Enrico Cardile, bensì da partner, socio dunque di Lawrence Stroll, che in questo modo ha raggiunto un duplice obiettivo. Da un lato assicurarsi Newey, dall'altro non incidere con il suo ingaggio sul budget operativo dell'azienda, non per evitare i vincoli del budget cap (non comprende i tre stipendi più alti erogati dal team), ma per opportunità, (è infatti molto più difficile identificare ora effettivamente quale sia l'accordo economico alla base) impedendo così proprio l'effetto deleterio conseguente all'assunzione di una superstar alla Cristiano Ronaldo, e al confronto con gli stipendi erogati agli altri tecnici di primo livello della squadra. E in pratica, si può quindi dire che anche Lawrence Stroll, abbia messo al primo posto l'unità del team, il gruppo, al singolo, riuscendo così ad integrare uno star engineer in un team in piena crescita. E il mantra di Vasseur sulla rilevanza del gruppo, ha avuto una sua rappresentazione plastica propria in Azerbaijgian. La gara di Baku era un appuntamento che la Red Bull non poteva mancare a livello di competitività della RB20. Dopo sei gare consecutive in cui Verstappen non aveva vinto, ritrovare l'equilibrio diventato sempre più precario da Miami in poi, era un imperativo categorico per il team di Christian Horner, per poter pensare di gestire il vantaggio dell'olandese su Lando Norris sino all'ultima gara. Monza, però, solo due settimane fa è stato il punto più basso della competitività della monoposto del team di Milton Keynes, ed era impossibile approntare in così poco tempo una soluzione definitiva allo scarso bilanciamento della RB20 per questa gara. Quando il tempo rappresenta la risorsa più rilevante e rarefatta, spes-

QUESTO ERA STATO IL PACCHETTO EVOLUZIONE PER MONZA DELLA SF-24

LE NOVITÀ INTRODOTTE SULLA RB20 A BAKU, OLTRE AL DIFFUSORE RIGUARDANO ANCHE LA VARIAZIONE DELLE SEZIONI DEI CANALI VENTURI, SIMILI A QUELLE APPORTATE SULLA FERRARI A MONZA, OLTRE ALLA RIPROFILATURA DEL BORDO LATERALE.

so non esiste strada più efficace che implementare senza porsi troppe questioni quelle soluzioni che, su monoposto rivali, hanno risolto egregiamente problemi analoghi di aerodinamica e dinamica del veicolo. Facendo proprio questo principio, i tecnici diretti da Enrico Balbo, sono stati in grado di integrare nel fondo "patchwork" della RB20, (in quanto mix di più pacchetti evolutivi precedenti), alcuni elementi dello sviluppo aerodinamico introdotto a Monza sulla Ferrari SF-24. Specificamente, sia alcune modifiche ai volumi inferiori dei canali Venturi, ma soprattutto la riprofilatura della sezione centrale del diffusore, ora dotata, come la vettura di Maranello, di un profilo a chiglia, che determina una diversa gestione dei flussi in uscita e soprattutto diverse pressioni nei canali Venturi. Nella sezione centrale del diffusore, è stata applicata una carenatura, che non ha richiesto una modifica complessiva del profilo estrattore. In sostanza potrebbe essere definita un'integrazione poco invasiva, consentendo così una sorta di intervento evolutivo ma "conservativo" veloce a livello di esecuzione, seppure non possa essere considerato definitivo. I problemi della RB20, infatti sono parsi più sotto controllo a Baku, ma non del tutto (e non è sicuro l'esito su altri tracciati, primo tra tutti Singapore questo fine settimana), ma di immediata efficacia. E' però corretto considerare questa soluzione ispirata alla Ferrari, come una conferma indiretta della veridicità del già citato mantra di Vasseur; l'importanza del gruppo rispetto al singolo. Ma dimostra, inequivocabilmente, se spostiamo l'attenzione in casa della Red Bull, che in assenza delle intuizioni di Genius Newey, non restasse altro che copiare bene, tenendo comunque presente che neppure questo sia un esercizio dall'esito scontato. E si è visto. ●

STEFANO TAMBURINI

I PRIMI ERANO ULTIMI McLAREN, 500 GIORNI PER CAMBIARE DESTINO

STORIA DI UN RITORNO AI TRASCORSI GLORIOSI DI UNA SCUDERIA CHE HA ATTRAVERSATO FASI COMPLICATE E RACCOLTO RISULTATI POCO INCORAGGIANTI: I GRANDI DUELLI CON LA FERRARI SEMBRAVANO COSÌ LONTANI, INVECE...

ALL'INIZIO DELLA SCORSA STAGIONE IL NUOVO TEAM PRINCIPAL ANDREA STELLA AVEVA DICHIARATO CHE L'AUTO APPENA PRESENTATA ERA TUTTA DA RIFARE E CHE DA METÀ STAGIONE IN POI SAREBBE CAMBIATO TUTTO. AVEVA RAGIONE

DIECI ANNI FA L'ULTIMA VOLTA DELLA SCUDERIA PAPAYA AL COMANDO TRA I COSTRUTTORI MA ERA LA PRIMA GARA DEL CAMPIONATO E UNO DEI PILOTI MERCEDES SI ERA RITIRATO, STAVOLTA LA PROSPETTIVA È BEN DIVERSA

In poco più di cinquecento giorni hanno cambiato il loro mondo e un po' anche quello degli altri. Il 2 aprile di un anno fa, alla partenza del terzo Gran Premio stagionale, quello dell'Australia, alla McLaren erano ancora gli ultimi della fila, tristi e solitari, con una macchina da ripensare e riprogettare senza avere alcuna certezza di poterci riuscire. Era così sbagliata, quella monoposto, che il 13 febbraio, giorno della presentazione ufficiale, il team principal Andrea Stella, fresco di nomina, era stato costretto a dichiarare – quasi scusandosi – che quella "buona" si sarebbe vista da Silverstone in poi.
Ecco, da quel giorno in Australia, sia pure con la monoposto "tutta da rifare", con un sesto e un ottavo posto di Lando Norris e Oscar Piastri, era stato smarcato lo zero in classifica. E in un sol colpo era stata occupata la quinta casella, il primo posto degli "altri", quelli che sono un po' tristi a guardare chi lotta per i traguardi veri. La Red Bull era già in fuga e al secondo posto c'era addirittura l'abbaglio dell'Aston Martin, presto rientrata nei ranghi. Domenica a Baku, quando Oscar Piastri ha tagliato il traguardo da trionfatore erano passati 532 giorni, o se volete un anno, cinque mesi e 13 giorni dai punti inaugurali di quella che poteva sembrare una rincorsa disperata verso la sopravvivenza. Invece, per la prima volta da un altro Gran Premio d'Australia, quello di dieci anni prima (2014), oggi la McLaren è in testa alla classifica Costruttori.
Per carità, la classifica più importante è l'altra, quella dei piloti, dove Max Verstappen continua a conservare un margine solo all'apparenza rassicurante. Ma il sorpasso nella competizione a squadre è molto più che simbolico e non solo sul piano strettamente tecnico. Indubbiamente è un bel segnale, quello dell'ultimo che riesce a diventare primo, speranza e al tempo stesso pedagogia concreta soprattutto per quei team che stanno sempre a un passo dalla svolta e ancora sono lì che la aspettano. E ogni riferimento alla Ferrari è puramente non casuale.

EPILOGO INCERTO MA ANCHE PALPITANTE

Alla McLaren restano con i piedi per terra: sanno bene che l'epilogo potrebbe essere anche diverso dal responso provvisorio. E rimangono sullo sfondo anche le ombre di qualche gestione sbagliata al muretto, di errori in pista soprattutto di Lando

UNA RINCORSA QUASI IMPOSSIBILE MA VERA
Tutto questo poteva sembrare fantascienza ma alla fine la McLaren di Stella e Brown ce l'ha fatta, andando al vertice. Ecco la festa per Piastri a Baku

Norris che nel corso della stagione ha raccolto meno di quanto seminato. Ma in un momento come questo le riflessioni più profonde possono lasciare spazio alla gioia pura, alle danze e ai canti lassù nel palco dei trionfi, degli inni alla gioia e dei trofei alzati al cielo.

Dieci anni, cinque mesi e 30 giorni fa, il 16 marzo 2014, in Australia era stata l'ultima volta della McLaren in testa a quella classifica. Era un primato puramente statistico, agli albori di una stagione che poi sarà dominata dalla Mercedes e da Lewis Hamilton. Epperò in quel primo Gran Premio della stagione inaugurale dell'era delle power unit ibride, il futuro campione del mondo aveva chiuso con un ritiro e la gara l'aveva vinta l'altro pilota delle Frecce d'Argento, Nico Rosberg. Le due McLaren, quelle di Kevin Magnussen e Jenson Button, erano però finite sul podio. E con quei 33 punti si erano regalate un margine di sette sulla Mercedes. Poi, alla fine della stagione, la coppia Magnussen-Button finirà quinta, appena prima di quella della Force India, formata da Sergio Perez e Nico Hulkenberg.

LA LUNGA TRAVERSATA NEL DESERTO DEI TRIONFI

Inoltre, il cammino seguente non sarà certo fra quelli da ricordare per una scuderia gloriosa come quella di Woking, da poco diventata di proprietà della società di investimenti Bahrain Mumtakakat Holding, il fondo sovrano di uno degli Stati Canaglia in fatto di diritti umani e civili che ha un peso preponderante nell'economia del Circus. Il fondo sovrano bahreinita è presente nell'azionariato McLaren fin dal 2007 e dunque ha assistito a questa lunga traversata nel "deserto" delle retrovie. Dopo la quinta piazza del 2014, nelle stagioni successive i risultati non sono stati certo esaltanti: nona nel 2015 con appena 27 punti e un quinto posto

di Fernando Alonso in Ungheria come miglior risultato; sesta nel 2016 con 76 punti e ancora un quinto posto, sempre con Alonso ma stavolta a Monte Carlo, come miglior risultato. Nel 2017 di nuovo sprofondo rosso, nona con appena 30 punti e un sesto posto di Alonso ancora in Ungheria come miglior risultato.
Va un po' meglio nel 2018, con un sesto posto finale (62 punti) e un quinto in Australia con Alonso. Nel 2019 la scuderia ritrova il podio con Carlos Sainz, terzo in Brasile, e chiude al quarto posto con 145 punti. Nel 2020 (epoca Covid) la miglior stagione dopo quella attuale: la coppia Carlos Sainz-Lando Norris porta la scuderia al terzo posto dietro Mercedes e Red Bull, a quota 202, con un podio dell'inglese nella gara inaugurale in Austria. Anche il 2021 è positivo, con una sola posizione persa per via del ritorno alla competitività della Ferrari: comunque 275 punti, una doppietta a Monza con Daniel Ricciardo trionfatore e altri tre terzi posti con Lando Norris. Nel 2022 quinto posto con 159 punti e un solo podio con Norris a Imola.
Della scorsa stagione si sa già tutto, dal punto più basso in avvio alla rinascita di metà stagione con un quarto posto in Austria con Norris come segnale di risveglio. Poi sei secondi e un terzo posto per l'inglese, due podi e una vittoria nella gara sprint del Qatar con l'emergente Oscar Piastri. È sabato 7 ottobre, lo stesso giorno dei devastanti attentati dei terroristi di Hamas in Israele partiti dal comando generale di Doha a pochi chilometri dal circuito dove Max Verstappen con il secondo posto nella gara breve si laurea per la terza volta campione del mondo. Alla McLaren resta un buon quarto posto fra i Costruttori con 302 punti, che lascia aperte anche molte speranze per il cammino seguente.
Nessuno però, neanche il più ottimista fra i tifosi della McLaren, quel giorno poteva immaginare che la stagione successiva il Cannibale olandese vedesse messo a rischio il suo regno proprio dalle vetture papaya, tutte protese al recupero di una tradizione perduta. La McLaren è pur sempre la seconda scuderia più titolata della Formula Uno, dopo la Ferrari: 12 titoli piloti contro 15. Dall'ultimo sono trascorsi 16 anni, uno in meno rispetto alla Ferrari che è in attesa da 17.

IL DUELLO CON MARANELLO PROFUMA DI ANTICO

Anche per quello la contesa che ha animato il Gran Premio dell'Azerbaijan tra Oscar Piastri e Charles Leclerc in qualche modo profuma d'antico: dai duelli fra Michael Schumacher con Mika Hakkinen per finire a quelli tra Niki Lauda e James Hunt passando per l'epoca di Ayrton Senna e Alain Prost. Certo, richiama anche alla vergogna della spy-story del 2007 contro la Ferrari, con la McLaren condannata a una megamulta di cento milioni e alla perdita di tutti i punti nel Mondiale Costruttori. Una brutta storia – come se Fausto Coppi si fosse dopato per battere Gino Bartali – dimenticata ormai da tutti, anche perché nessuno fra i protagonisti di oggi ha a che fare con quelli di allora.
Adesso si guarda solo avanti. Comunque vada a finire, per la scuderia di Woking è una giornata storica. Sì, non c'è solo da gestire il primato tra i Costruttori. Si apre anche il piacevole sogno di poter scegliere chi scagliare contro un sempre più disorientato Max Verstappen, domenica quinto al traguardo e senza lo scontro tra Checo Perez e Carlos Sainz sarebbe finito addirittura settimo.
Oscar Piastri ha dimostrato maggiore solidità rispetto a Lando Norris, l'uomo delle pole e delle occasioni perdute. Il campione del mondo ha ancora 59 punti di margine sull'inglese della McLaren e 91 sull'australiano. C'è anche Leclerc a meno 78 e ogni scenario adesso non è impossibile.

A BAKU CONQUISTATA LA LEADERSHIP TRA I COSTRUTTORI
Oscar Piastri mena le danze nel Gp azero. Con la sua vittoria (e il quarto posto di Norris) ora la McLaren è al top dei Costruttori, avendo scalzato la Red Bull

LA F.1 E IL CONTRASTO FRA BELLO E BRUTTO

Domenica altro Gran Premio. Si corre a Singapore, sul circuito di Marina Bay, teatro della corsa più truccata della storia della Formula Uno, quella che il 28 settembre 2008 consegnò indirettamente l'ultimo Mondiale piloti alla McLaren con Lewis Hamilton, che non ha colpe ma ha beneficiato del Grande Imbroglio architettato da Flavio Briatore e Pat Symonds al muretto della Renault. Il dinamico duo dell'inganno mandò a schiantarsi un proprio pilota (Nelson Piquet Junior) per far entrare la safety car e favorire rimonta e vittoria dell'altro, Fernando Alonso. Quella sfida era da annullare e in tal caso il Mondiale l'avrebbe vinto il ferrarista Felipe Massa e non il portacolori della McLaren. Per quella colossale porcata la Renault licenziò in tronco Briatore e Symonds che furono squalificati, il primo addirittura radiato. Il verdetto, giunto in ritardo rispetto alla conclusione del Mondiale, non aveva potuto inficiare il risultato finale perché si pensava che i vertici della Federazione non fossero stati immediatamente a conoscenza dell'imbroglio. In realtà non era così, poi hanno ammesso di aver saputo. Infine, le squalifiche furono seguite da un patteggiamento: stop al procedimento giudiziario e cinque anni di "lontananza" concordata dal Circus per i due carnefici.

Domenica per la prima volta Flavio Briatore potrà tornare a pieno titolo sul luogo del delitto con la giacca da supervisore della scuderia che l'aveva cacciato con ignominia. Nel Circus va così: la vittima di quell'imbroglio è stata dichiarata sgradita dai vertici di Federazione e Formula One Group perché ha "osato" presentare un ricorso per riavere giustamente indietro il maltolto. Il carnefice, invece, può passeggiare tronfio nel paddock inseguito dalla Congrega degli Scodinzolanti che gli chiedono pareri su ogni cosa ignorando volutamente il suo passato ingombrante.

Va così, in Formula Uno bello e brutto convivono a un passo l'uno dall'altro e spesso si intrecciano fino a confondersi. Meglio concentrarsi sulla piccola grande favola della McLaren. Dall'ultima volta che era stata al comando fra i Costruttori, dopo ➡

la corsa inaugurale del 2014, sono cambiate molte cose. Non tanto nel panorama complessivo, visto che l'allora presidente degli Stati Uniti Barak Obama era alle prese con faticose trattative con il suo omologo russo Vladimir Putin per questioni di territori ucraini annessi o da annettere all'Impero di Mosca. In Italia il presidente del Consiglio era Matteo Renzi, che da segretario del Pd aveva sfiduciato un governo presieduto da un esponente del suo partito, Enrico Letta, dopo averlo rassicurato con l'ormai famigerato *«Stai sereno!»*. Nel calcio l'Italia giocava in Brasile il suo ultimo Mondiale uscendo in modo indecoroso ai gironi, prima di una doppia mancata qualificazione alle edizioni successive.

Tornando al Gran Premio dell'ultimo primato McLaren, ben 14 dei 22 piloti in gara adesso fanno altro: Nico Rosberg, Jenson Button, Kimi Raikkonen, Jean Eric Vergne, Danil Kvjat, Adrian Sutil, Esteban Gutierrez, Max Chilton, Romain Grosjean, Pastor Maldonado, Marcus Ericsson, Sebastian Vettel, Felipe Massa e Maui Kobayashi. Sette sono ancora in gara (Kevin Magnussen, Fernando Alonso, Valtteri Bottas, Nico Hulkenberg, Sergio Perez, Daniel Ricciardo e Lewis Hamilton) e uno non c'è più: Jules Bianchi. Correva con la Marussia motorizzata Ferrari ed è morto il 17 luglio 2015 dopo più di nove mesi di coma a causa di uno schianto devastante e con pesanti responsabilità degli organizzatori al Gran Premio del Giappone del 2014. Quel giorno di marzo a Melbourne al box McLaren festeggiarono il giusto, perché sapevano che non ci sarebbe stata prospettiva per quel primato. Stavolta no, stavolta la festa è quella di una grande vittoria e di una speranza che si apre sempre di più al netto degli errori. Comunque vada è una bella avventura da vivere, anche solo guardandola da lontano. In fondo è un inno alla qualità del lavoro, è la gioia degli Ultimi che diventano i Primi e non perché siamo nelle pagine della Bibbia che narrano la parabola evangelica di Gesù e i lavoratori della vigna. Questa, in fondo, è una lezione che viene dalla vita di tutti i giorni. Roba che fa bene al cuore. ●

QUELL'ULTIMO HURRÀ TRA LE CASE RISALIVA AL LONTANO 2014
La McLaren non era in testa al mondiale Costruttori da Australia 2014, quindi dieci anni fa: decisamente era un'altra F.1, rispetto a quella di oggi. Era tuttavia quello il primo Gp dell'era turboibrida, peraltro tuttora in atto

LA NOTTE DELLE STELLE DEL PADEL

III EDIZIONE
ITALIAN PADEL AWARDS

Il primo premio italiano dedicato al Padel, una serata evento organizzata dal Corriere dello Sport - Stadio per premiare i migliori giocatori italiani ed internazionali, gli sportivi, i personaggi del mondo dello spettacolo e i circoli più importanti.

24 Settembre 2024
Roma - Foro Italico ore 17:00 - 18:30 apertura al pubblico per test di prodotto

---

25 Settembre 2024
Roma - Foro Italico ore 09:00 - 18:00 apertura al pubblico per le Clinic con i professionisti del Padel

SPONSOR

MEDIA PARTNER

CON IL PATROCINIO DI

SUPPORTED BY

SAINZ-PEREZ UN BOTTO CHE ROVINA DUE EXPLOIT

UNA COLLISIONE DI DIFFICILE INTERPRETAZIONE VANIFICA LE PRESTAZIONI MOLTO VALIDE DI ENTRAMBI I PILOTI IN CERCA DI RISCATTO. PECCATO DAVVERO, PERCHÉ I MERITI C'ERANO

MATTEO NOVEMBRINI

Visto come è andata, probabilmente è inutile starci a rimuginare troppo. A danno fatto occorre principalmente prenderne atto, ingoiare ed andare oltre, evitando strascichi inutili. Di chi è, la colpa, nell'incidente finale tra Sainz e Perez? Come sarebbe stata la classifica Costruttori senza il botto? Sulla prima domanda si può discutere, sulla seconda meglio glissare: non è con i rimpianti che si lotta per i mondiali.

VASSEUR: CERCAVANO LA SCIA DI CHARLES

La certezza più grande è su chi abbia tratto giovamento dal botto tra Carlitos e Checo, ed è la McLaren: davanti nel Costruttori ci si sarebbero ritrovati comunque, anche senza il patatrac del giro 50, solo che oggi possono volare verso Singapore con un vantaggio più grosso (20 punti). La sintesi migliore probabilmente l'ha fatta Fred Vasseur, che nella dinamica dopo curva 2 ci ha visto solo l'istinto di due piloti che volevano a tutti i costi quella terza posizione che, con Leclerc in crisi sulle posteriori, avrebbe potuto dire anche seconda: *«Entrambi volevano la scia di Charles, ecco perché convergono»*. L'analisi di Fred non fa una piega, anche perché espone l'incidente nel modo più naturale possibile. Del resto, è stata questione di millimetri, e quando ci si sfiora di millimetri a trecento all'ora, l'incidente può sempre succedere. Il contatto era evitabile da entrambi i lati: i due volanti hanno movimenti impercettibili, nessuno dei due fa manovre troppo brusche né tantomeno irregolari.

LE DUE VERSIONI

E' difficile dare una responsabilità oggettiva, è il caso in cui i periti assicurativi parlerebbero di concorso di colpa, che tradotto in termini corsaioli significa nessuna penalità per nessuno dei due: "no further action". Colpe e alibi si suddividono: Perez è quello che ha certamente più spazio alla sua sinistra, ma non dà bruschi colpi di volante verso la Ferrari; Sainz stesso è vero che alla sua destra ha molto meno margine, ma nei pochi metri dopo curva 2 accentra la sua traiettoria, pure lui senza colpi netti al volante. Insomma, una dinamica in cui è difficile addossare colpe solo ad uno, come appunto hanno appurato i commissari di gara. Sainz non si è voluto sbilanciare troppo davanti ai microfoni: *«Non mi piace addossare colpe, di sicuro stavolta non ho fatto niente di sbagliato o di pericoloso»*. Neanche Perez è stato troppo acido nell'analisi: *«Dopo curva 2 c'era spazio, non mi aspettavo che Carlos arrivasse così velocemente. Avevo più velocità, siamo arrivati al contatto molto rapidamente. E' un peccato, l'ultima persona con cui avrei voluto avere un contatto è Carlos»*.

WEEKEND BUTTATO SUL PIÙ BELLO

Ciò che resta, insomma, è un grande rimpianto per entrambi. Sainz, anonimo nella prima parte del Gp, era venuto su alla grande con un'ottima gestione delle gomme, Perez invece era stato più incisivo di Verstappen per la prima volta da un anno e mezzo (da Baku 2023 a Baku 2024, e non può essere un caso: feeling particolare con questa pista), e lo avrebbe battuto per la prima volta proprio dalla scorsa edizione del Gp Azerbaijan (Melbourne 2024 a parte, ma lì Max era finito ko). Tutto bene per entrambi, fino a quel maledetto penultimo giro. ●

UN AGGANCIO CHE ERA ASSAI MEGLIO EVITARE...
Siamo al 50esimo giro e Perez dopo essere stato infilato da Sainz alla curva 1 reagisce, ma entra in contatto con lo spagnolo e la gara finisce per entrambi, a muro, sotto

RUSSELL A PODIO CONSOLA WOLFF E LA MERCEDES

IN UN FINE SETTIMANA MOLTO COMPLESSO GEORGE OTTIENE IL MASSIMO DEI PUNTI IPOTIZZABILI

MATTEO NOVEMBRINI

La sintesi perfetta l'ha fatta George Russell, uno che di solito difficilmente parla a vanvera. E la sintesi del Russell-pensiero, in soldoni, è questa: ok il podio, ma c'è da lavorare. Perché da quando il campionato è ripreso, la W15 non è più la macchina che aveva saputo vincere tre delle ultime quattro gare prima della pausa estiva.

FONDO SÌ O FONDO NO

L'ultima parte del precedente periodo George Russell non l'ha detta esplicitamente, ma probabilmente l'ha pensata così come l'hanno pensato e la stanno pensando un po' tutti in casa Mercedes. Magari è questione di caratteristiche dei circuiti, ma gli altri non sono stati a guardare ed è probabile che il team anglo-inglese abbia perso un po' di terreno con gli sviluppi nell'ultimo mese: del resto a Baku il fondo di nuova versione è rimasto nel cassetto in favore della versione utilizzata fino a Budapest, e questo non è mai un buon segno. Dopo averlo provato ed accantonato a Spa, dopo averlo riportato a Zandvoort e Monza per delle prove comparative incrociate, a Baku il team ha saltato direttamente la fase delle verifiche nelle libere cominciando da subito il weekend con il vecchio fondo. Dopo tante prove, una scelta che sa di bocciatura.

VIVA LA SINCERITÀ

A Baku la Mercedes ha provato a giocarsela con un assetto aerodinamico piuttosto scarico, ritenuto il compromesso migliore per una macchina che non soffre in trazione come ad inizio anno, ma che probabilmente tra curve a 90° e trasferimenti di carico quasi esclusivamente longitudinali non ha grandi armi per giocarsi il podio. Il podio infatti non sarebbe arrivato, come ha sottolineato George Russell, il quale non ha nascosto la necessità che ha la squadra di lavorare per recuperare un gap prestazionale che pare essersi di nuovo allargato nelle ultime settimane estive: *«Ok il podio, ma eravamo da 5° posto e se Norris non avesse avuto guai in qualifica anche lui ci sarebbe finito davanti. Non facciamoci trasportare dall'entusiasmo di questo podio, c'è tanto da fare»*. Paradossalmente, nonostante un carico aerodinamico inferiore, la W15, almeno con George, è andata meglio con la gomma dura, mescola che ha permesso all'inglese di andare a prendere Verstappen. E' probabile che in questo abbia aiutato il lavoro del venerdì, perché nelle libere 2 la Mercedes era stata l'unica a provare a dovere la mescola hard, raccogliendo informazioni che gli avversari invece non avevano raccolto.

HAMMER, GIORNATA DIFFICILE

Per Hamilton, invece, è stata una domenica opaca: partito dai box per l'utilizzo di un nuovo motore, Lewis è riuscito ad artigliare 2 punti, ma anche questo è un piazzamento "regalato" da Perez e Sainz: senza il loro incidente, Hammer sarebbe probabilmente finito fuori dalla top 10 dopo una corsa difficile spesa tutta in lotta con la seconda metà del gruppo, tra cui i giovani arrembanti Colapinto e Bearman. Un modo, evidentemente, di fare conoscenza con le nuove generazioni, per le quali è e resta un punto di riferimento, anche dopo una domenica difficile sul Mar Caspio. ●

A VOLTE UN PIZZICO DI OPPORTUNISMO NON GUASTA DI CERTO
Approfittando della collisione tra Perez e Sainz, alla fine Russell è riuscito ad ottenere un insperato podio che si somma al nono posto finale di Hamilton, partito peraltro da fondo griglia

LO SBALLO DEI DEBUTTANTI

COLAPINTO E BEARMAN, RISPETTIVAMENTE IN WILLIAMS E HAAS, FANNO FAVILLE AL FIANCO DEGLI ESPERTI CAPITANI ALBON E HULKENBERG, FINENDO A PUNTI ALLA GRANDE IN GARA

MASSIMO COSTA

Per chi non segue assiduamente la F1, o per chi è tornato da un lungo periodo di vacanza, alla lettura della classifica finale del GP di Baku, avrà strabuzzato gli occhi nel ritrovarsi tra i primi dieci due nomi non certo abituali. Che è successo, si sarà chiesto. Che ci fanno tal Franco Colapinto e tal Oliver Bearman in zona punti? Quel che è accaduto in Azerbaijan, su un tracciato estremamente difficile, è a dir poco sensazionale per i risultati che i due quasi rookie hanno ottenuto. Ma andiamo con ordine. L'argentino Colapinto, alla sua seconda apparizione nel Mondiale F1 con la Williams dopo il debutto a Monza, è semplicemente stato magistrale. In qualifica, ha avuto l'ardire di entrare nel Q3 finale e in gara si è piazzato ottavo. Una roba pazzesca se consideriamo che la Williams, nella persona di James Vowles, ha concesso infinita fiducia a quel Logan Sargeant che nei 36 Gran Premi disputati tra il 2023 e il 2024, non ha mai colto la Q3 e ha portato a casa un solo punto. Distruggendo una infinità di monoposto tanto da "vincere" nel 2023 la classifica del pilota che ha provocato dal punto di vista economico il maggior numero di danni. Eppure aveva trovato spazio anche questa stagione. James Vowles, team principal Williams, ha deciso di appiedare Sargeant nel corso del weekend di Zandvoort a fine agosto, dopo l'ennesimo incidente dell'americano. Ed ha promosso Colapinto, argentino, parte della Academy, impegno in Formula 2. Sono, però, serviti 5 milioni di dollari. Ma di questo parliamo dopo. Con la FW46, Colapinto ha avuto una sola presa di contatto nella FP1 di Silverstone. Ma subito, il 21enne di Buenos Aires si è adattato.

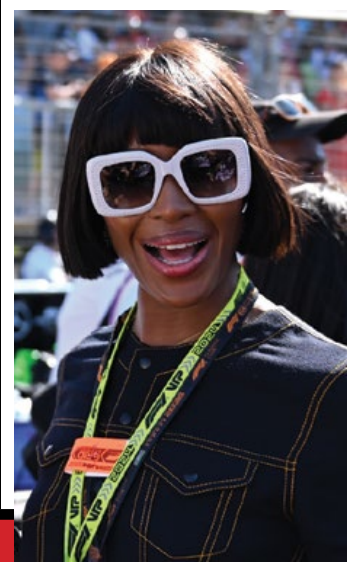
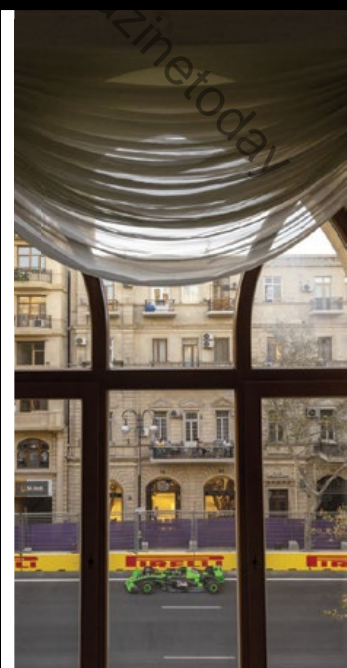
ESORDIENTI O QUASI IN GRANDE SPOLVERO E IN TOP TEN
Prima stagione in F.1 a spizzichi e bocconi per Bearman, in alto nell'altra pagina, decimo con la Haas a Baku, alla seconda gara dopo il bel debutto (sempre a punti) con la Ferrari in Arabia. Sontuoso ottavo posto per Colapinto, a destra, anche lui alla seconda corsa in F.1, con la Williams. Sotto, i due a colloquio in conferenza stampa

Un errore nel Q1 di Monza lo ha relegato in fondo alla classifica, ma ha rimontato fino al 12esimo posto. Poi, il capolavoro di Baku che ha finito, in un certo senso, per mettere in ombra Alexander Albon, spesso sopravvalutato. Come è possibile che un Colapinto qualsiasi, mai preso in grande considerazione (Williams a parte) dagli addetti ai lavori, si sia subito portato sui livelli della prima guida (e lo ripetiamo, su un tracciato difficile come quello di Baku), che è in F1 da 98 Gran Premi. Davanti a questi risultati, la domanda legittima è: qual è il vero valore prestazionale della Williams? Dove potrebbe posizionarsi con un pilota come Oscar Piastri o Charles Leclerc? Forse Carlos Sainz ha saputo leggere bene nella sua scelta di firmare con la Williams per il prossimo anno. La storia di Colapinto è veramente interessante, prima di tutto perché ha riportato l'Argentina in F1 dopo 23 anni. L'ultima apparizione di un pilota proveniente da quel Paese porta la firma dii Gaston Mazzacane con la Prost nel GP di Imola del 2001. Poi, perché è stato grazie all'ex pilota di Gran Turismo Jamie Campbell-Walter, e alla sua compagna Maria Catarineu, se ha trovato i finanziamenti per destreggiarsi nelle serie minori, dove si è sempre distinto tra Eurocup Renault, Formula 3 e Formula 2, correndo anche nelle gare Endurance LMP2 nel 2021, tra cui la 24 Ore di Le Mans. In quel weekend di Zandvoort, Vowles ha chiamato la Catarineu, chiedendo se fosse possibile trovare 5 milioni di dollari in pochi giorni. E' dunque partita una corsa incredibile con gli sponsor che appoggiavano già Colapinto in F2. Il tramite è stato Gaston Parisier, fondatore della BigBox tra i finanziatori del pilota argentino, il quale non ha chiuso occhio per tre giorni nel confrontarsi con le altre aziende coinvolte per raggiungere la cifra richiesta da Vowles. E' stata una pazza corsa contro il tempo e tra i protagonisti, anche Guibert Englebienne della Globant che è già partner ufficiale della F1 fino al 2026. Quando tutti i pezzetti del puzzle si sono incastrati, e non era facile considerando la tragica situazione finanziaria in cui è precipitata l'Argentina, è partita la telefonata finale a Vowles. Colapinto a fine stagione dovrà farsi da parte, arriva Sainz ed Albon è già stato confermato. Ma se continuerà a macinare risultati come quello di Baku, potranno cambiare le cose?

BEARMAN GIA DUE VOLTE A PUNTI

La storia di Bearman invece, è già ben nota da quando a Jeddah è stato chiamato il venerdì notte del weekend di quella gara per sostituire Sainz (bloccato da appendicite) sulla Ferrari. L'inglese della Academy Ferrari, si è comportato benissimo concludendo il GP in settima posizione, mostrando grande maturità. Quella che, però, sembra sempre essergli mancata in Formula 2, tra il 2023 e quest'anno, dove non ha mai avuto la giusta continuità. A Baku però, lo scorso anno ha saputo vincere entrambe le gare della F2. Quando la Haas lo ha chiamato per rimpiazzare lo squalificato Kevin Magnussen proprio per Baku, Bearman si è fatto trovare pronto. Ha fallito l'accesso alla Q3 per un niente, causa bloccaggio in una curva, ma ha battuto il compagno Nico Hulkenberg. In gara, è stato perfetto, proprio come lo era stato a Jeddah. Evidentemente i tracciati cittadini veloci lo esaltano e Bearman ha portato la Haas al decimo posto davanti a Hulkenberg. Oliver è già sotto contratto per il 2025 per correre con la Haas al fianco di Esteban Ocon e questa opportunità è stata speciale per lui e per il team per conoscersi meglio. Intanto, Bearman è già entrato nella storia della F1 perché è l'unico pilota ad avere conquistato punti in soli due GP disputati con due team diversi. ●

GP D'AZERBAIJAN | TABELLONE

A CURA DI
MICHELE MERLINO

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	O.Piastri (Australia)	McLaren MCL38 - Mercedes F1 M15 E Performance	51	1:32'58"007	197,521	1'47"060	47
2°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF-24 - Ferrari 066/12	51	a 10"910	197,135	1'47"067	44
3°	G.Russell (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W15 E Performance - Mercedes F1 M15 E Perf.	51	a 31"328	196,418	1'46"628	45
4°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL38 - Mercedes F1 M15 E Performance	51	a 36"143	196,249	1'45"255	42
5°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB20 - Honda RBPT H002	51	a 1'17"098	194,828	1'46"798	42
6°	F.Alonso (Spagna)	Aston Martin AMR24 - Mercedes F1 M15 E Performance	51	a 1'25"468	194,540	1'47"057	48
7°	A.Albon (Thailandia)	Williams FW46 - Mercedes F1 M15 E Performance	51	a 1'27"396	194,474	1'46"947	43
8°	F.Colapinto (Argentina)	Williams FW46 - Mercedes F1 M15 E Performance	51	a 1'29"541	194,400	1'47"274	44
9°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W15 E Performance - Mercedes F1 M15 E Perff.	51	a 1'32"401	194,302	1'47"236	48
10°	O.Bearman (Gran Bretagna)	Haas VF-24 - Ferrari 066/10	51	a 1'33"127	194,277	1'47"048	47
11°	N.Hülkenberg (Germania)	Haas VF-24 - Ferrari 066/10	51	a 1'33"465	194,266	1'47"691	42
12°	P.Gasly (Francia)	Alpine A524 - Renault E-Tech RE24	51	a 1'57"189	193,457	1'48"018	47
13°	D.Ricciardo (Australia)	RB VCARB 01 - Honda RBPT H002	51	a 2'26"907	192,452	1'48"380	39
14°	Zhou G. (Cina)	Sauber C44 - Ferrari 066/12	51	a 2'28"841	192,387	1'47"644	43
15°	E.Ocon (Francia)	Alpine A524 - Renault E-Tech RE24	50	a 1 giro	192,909	1'48"831	35
16°	V.Bottas (Finlandia)	Sauber C44 - Ferrari 066/12	50	a 1 giro	192,769	1'48"418	41
17°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB20 - Honda RBPT H002	49	Incidente	198,931	1'47"013	46
18°	C.Sainz (Spagna)	Ferrari SF-24 - Ferrari 066/12	49	Incidente	198,910	1'46"866	46
19°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR24 - Mercedes F1 M15 E Performance	45	Freni	194,380	1'48"148	31
NON CLASSIFICATI							
	Y.Tsunoda (Giappone)	RB VCARB 01 - Honda RBPT H002	14	Cons.incid.	186,224	1'50"887	8

GP DELL'AZERBAIGIAN 17ª gara del mondiale F.1 | 15 settembre 2024
Baku Street Circuit (6,003 km) | Distanza: 306,049 km | Giri: 51 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

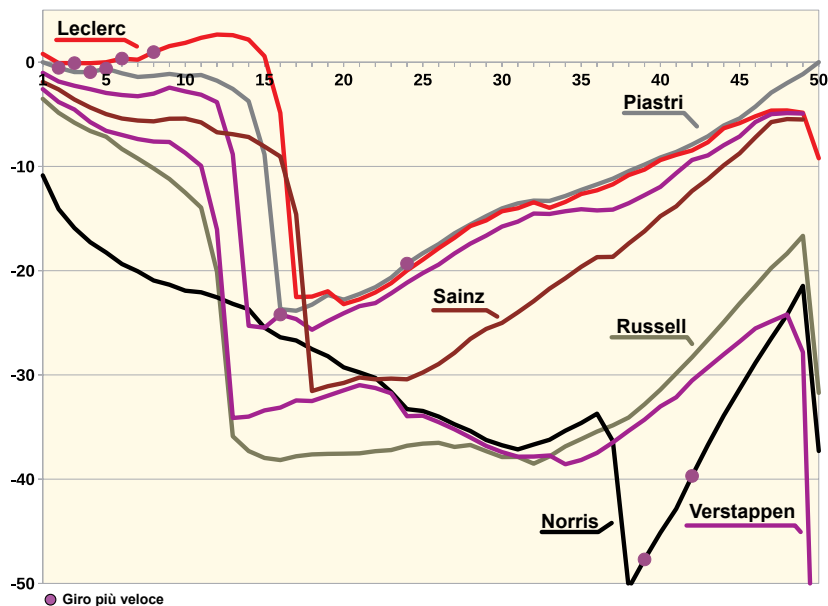
L'ALTALENA DELLA GARA

Griglia (G)	Pos.	Arrivo (51)
Leclerc	1	Piastri
Piastri	2	Leclerc
Sainz	3	Russell
Pérez	4	Norris
Russell	5	Verstappen
Verstappen	6	Alonso
Alonso	7	Albon
Colapinto	8	Colapinto
Albon	9	Hamilton
Bearman	10	Bearman
Tsunoda	11	Hülkenberg
Hülkenberg	12	Gasly
Stroll	13	Ricciardo
Ricciardo	14	Zhou
Norris	15	Ocon
Bottas	16	Bottas
Zhou	17	Pérez (R)
Gasly	18	Sainz (R)
Hamilton (P)	19	Stroll (R)
Ocon (P)	20	

Giri: G, 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 51

VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
210 METRI DOPO L'ULTIMA CURVA

QUALIFICHE		GRAN PREMIO	
Alonso	325,0	Hamilton	334,3
Russell	324,7	Gasly	331,5
Albon	324,5	Hülkenberg	331,3
Hamilton	324,2	Russell	331,1
Tsunoda	323,8	Piastri	328,8
Colapinto	323,6	Alonso	328,4
Norris	322,2	Bearman	327,8
Hülkenberg	322,0	Albon	326,8
Stroll	321,7	Ocon	326,5
Ricciardo	321,2	Verstappen	326,5
Bottas	320,8	Norris	326,3
Verstappen	320,6	Colapinto	326,2
Zhou	320,0	Zhou	325,5
Piastri	319,8	Leclerc	325,5
Ocon	319,6	Ricciardo	325,4
Bearman	319,5	Sainz	325,0
Leclerc	319,5	Pérez	324,0
Gasly	319,2	Stroll	322,7
Sainz	318,5	Bottas	322,6
Pérez	317,6	Tsunoda	321,6

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

GP D'AZERBAIJAN TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

Imbattuto
C.Leclerc (Ferrari SF-23, 2023)
1’40”203 media 215,670 km/h

SUL GIRO IN GARA

Imbattuto
C.Leclerc (Ferrari SF90, 2019)
1’43”009 media 209,795 km/h

SULLA DISTANZA

Imbattuto
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019)
1.31’52”942 media 199,852 km/h

GIRI IN TESTA

Leclerc	1°-16°
Sainz	17°-17°
Leclerc	18°-19°
Piastri	20°-51°

NOTE

a) Sostituzione componenti PU: partenza obbligatoria dalla pit-lane.
b) Utilizzo di componenti PU aggiuntivi: partenza da fondo griglia.
c) Escluso dalle qualifiche per flusso benzina irregolare.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 13 SETTEMBRE		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Leclerc	1’46”608	1’43”484
2°	Pérez	1’45”922	1’43”490
3°	Hamilton	1’45”859	1’43”550
4°	Sainz	1’46”173	1’43”950
5°	Piastri	1’46”282	1’43”983
6°	Verstappen	1’45”546	1’44”029
7°	Stroll	1’47”184	1’44”093
8°	Hülkenberg	1’47”135	1’44”475
9°	Russell	1’46”516	1’44”536
10°	Bearman	1’46”973	1’44”547
11°	Tsunoda	1’47”708	1’44”645
12°	Alonso	1’46”452	1’44”683
13°	Albon	1’47”955	1’44”737
14°	Colapinto	1’47”901	1’44”749
15°	Bottas	1’47”640	1’44”785
16°	Ricciardo	1’46”687	1’45”056
17°	Norris	1’46”027	1’45”156
18°	Gasly	1’48”712	1’45”391
19°	Ocon	s.t.	1’45”810
20°	Zhou	1’49”052	1’45”947

SABATO 14 SETTEMBRE		3ª SESSIONE
1°	Russell	1’42”514
2°	Leclerc	1’42”527
3°	Norris	1’42”737
4°	Piastri	1’42”749
5°	Verstappen	1’42”862
6°	Sainz	1’42”968
7°	Pérez	1’43”024
8°	Albon	1’43”194
9°	Colapinto	1’43”238
10°	Hamilton	1’43”301
11°	Alonso	1’43”474
12°	Tsunoda	1’43”503
13°	Stroll	1’43”571
14°	Ricciardo	1’43”870
15°	Gasly	1’43”876
16°	Hülkenberg	1’44”164
17°	Bottas	1’44”187
18°	Zhou	1’44”869
19°	Ocon	s.t.
20°	Bearman	s.t.

POLE POSITION

SABATO 14 SETTEMBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1°	Leclerc	Ferrari SF-24	1’42”775	1’42”056	1’41”365	35”702	40”813	24”825
2°	Piastri	McLaren MCL38	1’43”033	1’42”598	1’41”686	35”782	40”972	24”803
3°	Sainz	Ferrari SF-24	1’43”357	1’42”503	1’41”805	35”716	41”138	24”908
4°	Pérez	Red Bull RB20	1’43”213	1’42”263	1’41”813	35”649	41”043	24”966
5°	Russell	Mercedes F1 W15 E Performance	1’43”139	1’42”329	1’41”874	36”045	41”052	24”602
6°	Verstappen	Red Bull RB20	1’43”097	1’42”042	1’42”023	35”897	41”014	24”781
7°	Hamilton	Mercedes F1 W15 E Performance	1’43”089	1’42”765	1’42”289	36”174	41”407	24”651
8°	Alonso	Aston Martin AMR24	1’43”472	1’42”426	1’42”369	36”064	41”611	24”524
9°	Colapinto	Williams FW46	1’43”138	1’42”473	1’42”530	36”158	41”403	24”766
10°	Albon	Williams FW46	1’42”899	1’42”840	1’42”859	36”338	41”353	24”831
11°	Bearman	Haas VF-24	1’43”471	1’42”968		36”032	41”689	24”978
12°	Tsunoda	RB VCARB 01	1’43”337	1’43”035		36”510	41”578	24”818
13°	Gasly	Alpine A524	1’43”088	1’43”179		36”266	41”823	24”890
14°	Hülkenberg	Haas VF-24	1’43”101	1’43”191		36”337	41”822	24”849
15°	Stroll	Aston Martin AMR24	1’43”370	1’43”404		36”487	41”892	24”899
16°	Ricciardo	RB VCARB 01	1’43”547			36”854	41”617	24”961
17°	Norris	McLaren MCL38	1’43”609			36”397	41”568	24”803
18°	Bottas	Sauber C44	1’43”618			36”474	42”320	24”824
19°	Zhou	Sauber C44	1’44”246			36”851	42”428	24”967
20°	Ocon	Alpine A524	1’44”504			36”916	42”214	25”174

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA

81 Piastri
McLaren 1’41”686

16 Leclerc
Ferrari 1’41”365

2ª FILA

11 Perez
Red Bull 1’41”813

55 Sainz
Ferrari 1’41”805

3ª FILA

1 Verstappen
Red Bull 1’42”023

63 Russell
Mercedes 1’41”874

4ª FILA

43 Colapinto
Williams 1’42”530

14 Alonso
Aston Martin 1’42”369

5ª FILA

50 Bearman
Haas 1’42”968

23 Albon
Williams 1’42”859

6ª FILA

27 Hulkenberg
Haas 1’43”191

22 Tsunoda
RB 1’43”035

7ª FILA

3 Ricciardo
RB 1’43”547

18 Stroll
Aston Martin 1’43”404

8ª FILA

77 Bottas
Sauber 1’43”618

4 Norris
McLaren 1’43”609

9ª FILA

10 Gasly
Alpine s.t.(c)

24 Zhou (b)
Sauber 1’44”246

PIT-LANE

31 Ocon (a)
Alpine 1’44”504

44 Hamilton (a)
Mercedes 1’42”289

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 2/3	ARABIA SAUD. 9/3	AUSTRALIA 24/3	GIAPPONE 7/4	CINA 21/4	MIAMI 5/5	EMILIA ROM. 19/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	SPAGNA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 7/7	UNGHERIA 21/7	BELGIO 28/7	OLANDA 25/8	ITALIA 1/9	AZERBAIJAN 15/9	SINGAPORE 22/11	STATI UNITI 20/10	MESSICO 27/10	BRASILE 3/11	LAS VEGAS 24/11	QATAR 1/12	ABU DHABI 8/12
1°	M.Verstappen	313	26	25	(m.)	26	33	26	25	8	25	25	18	18	10	12	18	8	10	-	-	-	-	-	-	-
2°	L.Norris	254	8	4	15	10	21	25	18	12	18	19	6	15	18	10	26	16	13	-	-	-	-	-	-	-
3°	C.Leclerc	235	12	16	19	12	17	22	15	25	(m.)	10	2	(14°)	12	15	15	25	18	-	-	-	-	-	-	-
4°	O.Piastri	222	4	12	12	4	6	3	12	18	10	6	25	12	25	18	12	18	25	-	-	-	-	-	-	-
5°	C.Sainz	184	15	-	25	15	14	14	10	15	(m.)	8	19	11	8	8	10	12	(18°)	-	-	-	-	-	-	-
6°	L.Hamilton	166	6	2	(m.)	2	9	8	8	7	13	15	15	25	15	25	4	10	2	-	-	-	-	-	-	-
7°	G.Russell	143	10	8	(17°)	6	9	4	7	10	15	12	30	(m.)	5	(s.)	6	6	15	-	-	-	-	-	-	-
8°	S.Pérez	143	18	18	10	18	21	18	4	(i.)	(m.)	4	7	(17°)	6	7	8	4	(17°)	-	-	-	-	-	-	-
9°	F.Alonso	58	2	10	4	8	7	2	(19°)	(11°)	8	(12°)	(18°)	4	(11°)	4	1	(11°)	8	-	-	-	-	-	-	-
10°	L.Stroll	24	1	(i.)	8	(12°)	(15°)	(17°)	2	(14°)	6	(14°)	(13°)	6	1	(11°)	(13°)	(19°)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-
11°	N.Hülkenberg	22	(16°)	1	2	(11°)	1	2	(11°)	(i.)	(11°)	(11°)	8	8	(13°)	(18°)	(11°)	(17°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-
12°	Y.Tsunoda	22	(14°)	(15°)	6	1	(i.)	7	1	4	(14°)	(19°)	(14°)	1	2	(16°)	(17°)	(m.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-
13°	A.Albon	12	(15°)	(11°)	(11°)	(i.)	(12°)	(18°)	(m.)	2	(i.)	(18°)	(15°)	2	(14°)	(12°)	(14°)	2	6	-	-	-	-	-	-	-
14°	D.Ricciardo	12	(13°)	(16°)	(12°)	(i.)	(m.)	5	(13°)	(12°)	4	(15°)	2	(13°)	(12°)	1	(12°)	(13°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-
15°	P.Gasly	8	(18°)	(m.)	(13°)	(16°)	(13°)	(12°)	(16°)	1	2	2	1	(m.)	(m.)	(13°)	2	(15°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-
16°	O.Bearman	7	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
17°	K.Magnussen	6	(12°)	(12°)	1	(13°)	(16°)	(19°)	(12°)	(i.)	(12°)	(17°)	4	(12°)	(15°)	(14°)	(18°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-
18°	E.Ocon	5	(17°)	(13°)	(16°)	(15°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	1	1	(12°)	(16°)	(18°)	2	(15°)	(14°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-
19°	F.Colapinto	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(12°)	4	-	-	-	-	-	-	-
20°	Zhou G.	0	(11°)	(18°)	(15°)	(m.)	(14°)	(14°)	(15°)	(16°)	(15°)	(13°)	(17°)	(18°)	(19°)	(m.)	(20°)	(18°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-
21°	L.Sargeant	0	(20°)	(14°)	-	(17°)	(17°)	(i.)	(17°)	(15°)	(i.)	(20°)	(19°)	(11°)	(17°)	(17°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22°	V.Bottas	0	(19°)	(17°)	(14°)	(14°)	(m.)	(16°)	(18°)	(13°)	(13°)	(16°)	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(19°)	(16°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 2/3	ARABIA SAUD. 9/3	AUSTRALIA 24/3	GIAPPONE 7/4	CINA 21/4	MIAMI 5/5	EMILIA ROM. 19/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	SPAGNA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 7/7	UNGHERIA 21/7	BELGIO 28/7	OLANDA 25/8	ITALIA 1/9	AZERBAIJAN 15/9	SINGAPORE 22/11	STATI UNITI 20/10	MESSICO 27/10	BRASILE 3/11	LAS VEGAS 24/11	QATAR 1/12	ABU DHABI 8/12
1°	McLaren	476	8/4	4/12	15/12	10/4	21/6	25/3	18/12	12/18	18/10	19/6	6/25	15/12	18/25	10/18	26/12	16/18	13/25	-	-	-	-	-	-	-
2°	Red Bull	456	26/18	25/18	0/10	26/18	33/21	26/18	25/4	8/0	25/0	25/4	18/7	18/0	10/6	12/7	18/8	8/4	10/0	-	-	-	-	-	-	-
3°	Ferrari	425	12/15	16/6	19/25	12/15	17/14	22/14	15/10	25/15	-	10/8	2/19	0/11	12/8	15/8	15/10	25/12	18/0	-	-	-	-	-	-	-
4°	Mercedes	309	6/10	2/8	-	2/6	9/9	8/4	8/7	7/10	13/15	15/12	15/30	25/0	15/5	25/0	4/6	10/6	2/15	-	-	-	-	-	-	-
5°	Aston Martin	82	2/1	10/0	4/8	8/0	7/0	2/0	0/2	-	8/6	-	-	4/6	0/1	4/0	1/0	-	8/0	-	-	-	-	-	-	-
6°	RB	34	-	-	0/6	0/1	-	5/7	0/1	0/4	4/0	-	2/0	0/1	0/2	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	Haas	29	-	0/1	1/2	-	0/1	0/2	-	-	-	-	4/8	0/8	-	-	-	1/0	0/1	-	-	-	-	-	-	-
8°	Williams	16	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	-	0/2	-	-	-	2/0	6/4	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alpine	13	-	-	-	-	-	0/1	-	1/0	2/1	2/1	1/0	-	-	0/2	2/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

BORTOLETO FA IL SORPASSO!

NEL GIORNO DEL RITORNO AL SUCCESSO DI VERSCHOOR, UN QUARTO ED UN QUINTO POSTO CONSENTONO AL BRASILIANO DI SCAVALCARE HADJAR, ANCORA A BOCCA ASCIUTTA

ALESSANDRO GARGANTINI

BAKU - Quattro battute d'arresto consecutive sono costate la leadership della graduatoria al francese junior della Red Bull Isack Hadjar. Dopo la vittoria ottenuta nella Feature Race di Spa, il teenager francese ha inaspettatamente rallentato la sua marcia, facendosi sopravanzare da un concretissimo Gabriel Bortoleto, abile a colpire ogni volta ne ha l'occasione. A Monza, il paulista d'origini veneziane aveva colpito di spada, recuperando dall'ultimo al primo posto nella corsa principale disputata in suolo lombardo; in terra azera il sudamericano ha colpito con il fioretto, ottenendo un quinto ed un quarto posto che, abbinati al giro veloce in gara, gli sono valsi i quindici punti che oggi gli assegnano la leadership in campionato. Mentre il brasiliano, come una formichina, tesseva la sua trama, Hadjar è incappato in un fine settimana nero, iniziato con un errore in qualifica che gli ha provocato l'annullamento del suo unico giro buono e l'ha costretto a scattare dalla ventesima posizione sullo schieramento di partenza. Mentre Joshua Dürksen ed un sempre più costante Richard Verschoor si alternavano sul gradino più alto del podio, il francese del Campos Racing non è andato oltre un quattordicesimo ed un dodicesimo posto, che lo hanno imbrigliato in graduatoria permettendo il sorpasso a Bortoleto. Tutto questo, in un fine settimana nel quale lo junior driver della McLaren, nel mirino dell'Audi, non ha certamente brillato. La Feature Race è vissuta sul duello tra il poleman Verschoor ed il transalpino Martins. In pista, prima del cambio gomme, il pilota della ART Grand Prix era anche riuscito a superare il rivale. Gli uomini di Trident Motorsport, che schiera l'olandese, hanno però fatto meglio in corsia box in occasione del pit-

PER DURKSEN, PRIMO CENTRO NELLA CATEGORIA
In basso il via caotico della Feature Race con una carambola innescata da uno stallo di Maini. La gara è stata vinta da Verschoor. Un successo quello del portacolori Trident dedicato al patron Maurizio Salvatori che alla vigilia ha perso il figlio Luca. Sotto a sinistra, Durksen: per il paraguaiano si tratta della prima vittoria nella categoria

stop, restituendo al suo pilota il primato in una corsa interrotta a causa di una brutta carambola al via innescata da uno stallo di Kush Maini. Rimarchevole terzo posto per Andrea Kimi Antonelli, a tre punti dalla top five in graduatoria, che aveva ottenuto i secondo miglior tempo in qualifica. Gabriele Minì, ampiamente in zona punti, ad una manciata di minuti dal termine è finito contro le barriere, provocando la neutralizzazione sotto la quale si è conclusa la Feature Race. Il team di Ossona, tornato al successo dopo un digiuno che durava da Melbourne, ha dedicato la vittoria al suo numero uno, Maurizio Salvatori, che alla vigilia ha perso suo figlio Luca. Dopo i terzi posti di Monza ed Imola, è arrivato il primo successo nella seconda categoria per il ventenne paraguaiano di Asuncion Joshua Dürksen, scattato dalla quarta casella sullo schieramento di partenza ed autore di una determinata rimonta che gli ha consentito di superare nella fase centrale di gara i rookie Mansell e Minì e prendere saldamente il comando della corsa del sabato, che lo ha visto precedere al traguardo il rientrante Jack Crawford e Gabriele Minì, strenuo nel difendere il gradino più basso del podio dagli attacchi di Victor Martins nonostante alcuni problemi allo sterzo. Positivo l'esordio dell'australiano Christian Mansell, che ha portato a Trident Motorsport due punti nella giornata del suo debutto. ●

MINI SOTTO AI RIFLETTORI

E' SUBITO PODIO PER GABRIELE, IL ROOKIE ASSOLUTO

È scoccata subito la scintilla fra il FIA Formula 2 Championship e l'esordiente Gabriele Minì, chiamato in azione in sostituzione di Oliver Bearman, che ha esordito con il Team Haas in sostituzione di Kevin Magnussen. Il pilota supportato da Alpine ed Aci Team Italia ha sfruttato al meglio l'occasione, ha siglato l'ottavo posto in qualifica ed è scattato dalla terza casella sullo schieramento della Sprint Race, dalla quale il pilota del Team Prema ha spiccato il volo e conquistato la leadership della corsa ai danni di Dürksen e Mansell. Sul finale, una toccata contro il muro ha fatto perdere quota al teenager italiano, che è riuscito a procedere di venti millesimi sul traguardo l'esperto Victor Martins, altro pilota che porta i colori della Alpine. Difficilmente Minì sarà confermato per Losail e Yas Marina, visto che è previsto il rientro in squadra di Bearman, ma è chiaro che la "prima" sia andata molto bene e che il campionato di seconda serie rappresenti la sede fisiologica per il proseguimento della carriera di un talento che merita ampiamente di compiere un altro passo verso la Formula 1. Minì non aveva mai visto il circuito azero e non conosceva il comportamento della monoposto della categoria superiore, ma ha saputo imparare, crescere costantemente in termini di performance e sferrare la zampata al momento giusto, ottenendo un podio che non è certamente frutto del caso! ●

CLASSIFICHE

Sprint Race

1. Joshua Durksen PHM AIX Racing , 21 giri in 44"00"116 alla media di 171.754 km/h; 2. Jak Crawford DAMS Lucas Oil a 3"444;, 3. Gabriele Minì PREMA Racing a 4"579;, 4. Victor Martins ART Grand Prix a 4'599;, 5. Gabriel Bortoleto Invicta Racing a 7"807;, 6. Paul Aron Hitech Pulse-Eight a 8"793;, 7. Andrea Kimi Antonelli PREMA Racing a 9"393; 8. Christian Mansell Trident a 13"436; 9. Kush Maini Invicta Racing a 15"013; 10. Zane Maloney Rodin Motorsport a 15"515; 11. Luke Browning ART Grand Prix a 15"740; 12. Isack Hadjar Campos Racing a 16"208; 13. Enzo Fittipaldi Van Amersfoort Racing a 17"065; 14. Dennis Hauger MP Motorsport a 17"094; 15. Juan Manuel Correa DAMS Lucas Oil a 18"039; 16. Rafael Villagomez Van Amersfoort Racing a 20"637; 17. Richard Verschoor Trident a 22"828; 18. Amaury Cordeel Hitech Pulse-Eight a 47"405; 19. Josep Maria Marti Campos Racing a 52"191; 20. Niels Koolen PHM AIX Racing a 56"243; 21. Oliver Goethe MP Motorsport a 1'37"954; 22. Ritomo Miyata Rodin Motorsport a14 giri.

Pole Position: Christian Mansell in 1'55"645 alla media di 186.871 km/h

Giro piu' veloce: Richard Verschoor in 1'56"629 alla media di 185.295 km/h

Feature Race

1. Richard Verschoor Trident , 17 giri in 1h 10'08"415 alla media di 87.208 km/h; 2. Victor Martins ART Grand Prix a 0"333; 3. Andrea Kimi Antonelli PREMA Racing a 0"567; 4. Gabriel Bortoleto Invicta Racing a 0"819; 5. Joshua Durksen PHM AIX Racing a 1"002; 6. Paul Aron Hitech Pulse-Eight a 1"212; 7. Luke Browning ART Grand Prix a 1"351; 8. Jak Crawford DAMS Lucas Oil a 1"468; 9. Dennis Hauger MP Motorsport a 1"910; 10. Christian Mansell Trident a 2"163; 11. Enzo Fittipaldi Van Amersfoort Racing a 2"653; 12. Amaury Cordeel Hitech Pulse-Eight a 3"348; 13. Ritomo Miyata Rodin Motorsport a 3"391; 14. Isack Hadjar Campos Racing a 4"127; 15. Zane Maloney Rodin Motorsport a 42"182; 16. Gabriele Minì PREMA Racing a 1 giro; 17. Juan Manuel Correa DAMS Lucas Oil a 3 giri; 18. Kush Maini Invicta Racing a 12 giri; 19. Oliver Goethe MP Motorsport a 17 giri; 20. Rafael Villagomez Van Amersfoort Racing a 17 giri; 21. Josep Maria Marti Campos Racing a 17 giri; 22.Niels Koolen PHM AIX Racinga17 giri;

Pole Position: Richard Verschoor in 1'54"857 alla media di 188.153 km/h

Giro piu' veloce: Gabriel Bortoleto in 1'56"417 alla media di 185.632 km/h

Classifica Campionato

1. Bortoleto 169,5; 2. Hadjar 165; 3. Maloney 135; 4. Aron 133; 5. Crawford 116; 6. Antonelli 113.

COLPO PORSCHE IN SALSA LMDH

LA 963 UFFICIALE CON ESTRE, LOTTERER E VANTHOOR VINCE E SI AVVANTAGGIA IN CHIAVE IRIDATA. BMW E ALPINE COMPLETANO UN PODIO INATTESO, CHE ESALTA LA CATEGORIA PIÙ... RISPARMIOSA. SOLO NONA LA FERRARI MEGLIO PIAZZATA, CON FUOCO AL VOLANTE

DIEGO FUNDARÒ

LA PORSCHE CASTIGA I GIAP A CASA LORO
La Porsche ufficiale con Estre, Lotterer e Vanthoor si toglie la soddisfazione di far saltare il banco al Fuji dopo una gara d'attacco

La storia si ripete: a distanza di un quasi un decennio, Porsche ha sbancato nuovamente il Fuji, ripetendo con la 963 di Estre-Lotterer-Vanthoor quella che fu nel 2015 la vittoria della 919 Hybrid di Bernhard-Hartley-Webber e confermandosi quale unica marca in grado di battere la Toyota sul circuito di casa. Una corsa impeccabile quella della Porsche #6, sia nell'operato dei piloti in pista, quanto nel lavoro del Team Penske, praticamente perfetto nella messa a punto della vettura, quanto nella tempistica dei rientri ai box, unico a portare a termine la gara con sole 5 soste. Ma se l'ottimo lavoro di Porsche resta indiscutibile, così come era successo in Qatar anche al Fuji a darle una grossa mano è stato il Balance of Performance, che ha visto per Toyota il peso aumentato di 5 kg (1070) e la sua potenza disponibile sotto i 250 km/h scesa a 493 Kw (-4), solo in parte bilanciata da un guadagno oltre tale soglia portato al 5.4% (+0.8). Ferrari ha invece visto invariati massa e potenza (1055 Kg, 500 Kw) e calare il guadagno di potenza dello 0.6% (1.3), mentre chi ha beneficiato realmente del B.o.P. è stata proprio la 963, alleggerita rispetto a Austin di 4 Kg (1049), potenziata di 3 Kw (512) e con solo il suo valore sopra i 250 Km/h ridotto del 0.5% (0.2). Oltre a Porsche, dal B.o.P. sono inoltre state rivitalizzate anche le altre LMDh Alpine, BMW e Cadillac, già in evidenza ad Austin e velocissime anche al Fuji, tanto che nella Hyperpole Alex Lynn riusciva a conquistare la prima pole nel WEC della LMDh americana con appena 0,041" su Hirakawa, Vanthoor inseriva la M Hybrid V8 tra le due Toyota e Milesi si piazzava con la A424 in terza fila, davanti alla Ferrari di Fuoco. Si arrivava così al via della gara con un primo giro filato via liscio, ma non altrettanto il secondo, quando alla staccata di Curva 1 Kubica falliva il punto di frenata, bloccava le ruote anteriori ed innescava un tamponamento multiplo, che coinvolgeva la Porsche di Makowiecki, la Ferrari di Giovinazzi e la Alpine di Habsburg. Incedente che costava 30" di stop and go alla 499P del pilota polacco, la sostituzione dello splitter anteriore sulla #83, delle carrozzerie anteriori e posteriori sia gemella #51 che della Porsche #5, oltre all'ingresso della safety car, necessaria per togliere i detriti rimasti in pista. Nelle prime tre ore emergeva poi evidente quanto la Porsche #6 fosse la vettura più efficace, capace con Vanthoor di portarsi al comando nel corso della seconda ora e di riproporsi in testa anche con Lotterer, autorevole nel sorpasso alla Ferrari di Nielsen in difficoltà con la gestione gomme a metà gara. Ad agevolare la cavalcata della Porsche #6 arrivava anche la foratura alla posteriore destra della Cadillac di Bamber, tagliata nel contatto per la seconda posizione con la BMW di Wittman, mentre le Toyota sembravano già pagare il deficit di B.o.P., con la #8 di Hirakawa solo terza nel corso della quinta ora e la #7 di Kobayashi costretta a rincorrere dopo aver effettuato il pit stop prima della safety car, entrata a causa della Lamborghini di Kvyat rimasta ferma in pista nel finale della quinta ora. Neutralizzazione questa che è stata l'autentico spartiacque della gara, forse anche decisiva per le sorti del campionato piloti. Prima di quella SC infatti sembrava che ancora una volta la Toyota #7 potesse giocarsela; ma, l'aver ef-

DIETRO ALLA PORSCHE C'È LUCE ANCHE PER BMW E ALPINE
Al Fuji, oltre al trionfo Porsche di cui sopra, c'è stata anche la grande riscossa di altre LMDH fin qui sottotraccia, quali Bmw, a destra, e Alpine, a sinistra, finite entrambe in zona podio

fettuato la sosta 6 minuti prima di questa fase, ha finito col fare precipitare Kobayashi da secondo a ottavo, in piena lotta con la Porsche di Campbell. Ed è proprio da questo duello che è scaturito l'incidente che ha portato al ritiro della più veloce delle Toyota, entrata in contatto alla Curva 3 in un incidente nel quale il principale responsabile è stato giudicato il pilota giapponese, eccessivamente ostinato nel mantenere la traiettoria all'interno nonostante Porsche fosse già davanti all'esterno. Il finale di gara vedeva quindi anche l'altra Toyota in grande difficoltà, con Hirakawa in crisi di gomme costretto prima a cedere all'Alpine di Milesi, poi rientrare per un pit stop anticipato, che lo faceva scendere 7°, davanti alla Ferrari di Fuoco. Il giapponese commetteva poi una grande ingenuità nel tentare di resistere al doppiaggio di Estre e, l'aver ignorato le bandiere blu, gli costava un drive through ed un beffardo 10° posto finale. Briciole per il team nipponico, grande favorito della vigilia ed uscito con le ossa rotte dalla gara di casa. A trarre maggiore vantaggio da una tale disfatta sono state così due outsider per la prima volta a podio in stagione: la BMW di Vanthoor-Wittmann-Marciello meritatamente seconda e la sorprendente Alpine di Lapierre-Schumacher-Vaxiviere, che con il podio conquistato ha così messo a frutto il grande lavoro fatto dopo Le Mans sul motore della A424 ed il gran finale di gara di Mick, irresistibile nei sorpassi sulla Ferrari di Fuoco e sulle Porsche Jota di Rasmussen e Nato. Sorpassi fotocopiati anche dalla Peugeot di Mikkel Jensen, che col quarto posto ha ottenuto il miglior risultato della 9X8 dal suo arrivo nel WEC. ●

FERRARI PORTA A CASA UN MAGRO BOTTINO

IL NONO POSTO FINALE DELLA 499P CHE HA IN FUOCO IL SUO ESPONENTE DI MAGGIOR SPICCO, NON È CERTO DI CONSOLAZIONE. ECCO IL PERCHÉ DI UNA PROVA NON FORTUNATA

Se in casa Toyota si piange, in Ferrari di certo non si ride. I punti raggranellati col 9° posto di Fuoco-Molina-Nielsen sono davvero un magro bottino e conta poco che la Toyota abbia anche fatto peggio, arrivando dietro di 1"005. La gara è infatti cominciata male ed è finita forse ancora peggio, con la #50 di Fuoco nel finale in crisi e costretta a cedere posizioni preziose sia alla Alpine di Milesi che alle due Peugeot di Jensen e Vandoorne, con sorpassi difficilmente pronosticabili prima della gara. Che la pista giapponese non fosse adatta alle caratteristiche della 499P era già stato chiaro fin dalla vigilia e le difficoltà viste lo scorso anno si sono ripresentate, con problemi nella gestione delle gomme nei finali di turni sia di Nielsen che di Fuoco, che hanno reso la 499P #50 facile preda di chiunque vi arrivasse alle spalle. Viste le alte temperature previste al Fuji, Michelin aveva infatti mantenuto la scelta fatta per San Paolo e Austin, portando anche in Giappone mescole medie e dure, permettendo

UN PIAZZAMENTO IN TOP TEN È TROPPO POCO

La Ferrari aveva intrapreso la trasferta orientale con molte giustificate ambizioni ma poi una volta in gara lo stato delle cose non le si è certo mostrato amico...

così alle squadre di mantenere una medesima linea sul lavoro di bilanciamento delle vetture, in continuità con le due prove precedenti. Ma il maggior peso dato alle Rosse, se a Austin era stato digerito bene grazie alla migliore adattabilità della vettura a quel tipo di tracciato, al Fuji ha ripresentato problematiche in linea con quelle viste a San Paolo, costringendo le Ferrari ad una gara in totale difesa nei confronti delle più leggere LMDh e delle Peugeot, forti di un B.o.P. azzerato. Se alle difficili condizioni in cui ha corso la 499P si aggiungono anche quelle che possono accadere in pista in una corsa di 6 ore, ecco che, di quello che doveva essere un bel quadro, è rimasto poco più della cornice. La gara è infatti subito cominciata in salita, con la #51 di Giovinazzi vittima del fuoco amico di Kubica, mentre la #50 aveva un buon avvio con Molina e Nielsen, che riusciva addirittura a girare la boa di metà gara al comando. Ma l'illusione si dissolveva in una manciata di giri, con il danese prima superato dalla Porsche di Lotterer, quindi dalle Toyota di De Vries e Hartley, quest'ultimo nel giro che precedeva i pit stop

LE VOCI FERRARISTE

NICKLAS NIELSEN, 499P #50

«Il mio primo stint è stato piuttosto buono, nel secondo sapevamo che sarebbe stato difficile continuare con quel passo, ma si è rivelato più complicato del previsto. È capitato lo stesso ad Antonio (Fuoco, ndr) alla fine, oggi abbiamo fatto veramente tanta fatica guadagnando qualche posizione all'inizio e poi perdendole alla fine».

JAMES CALADO, 499P #51

«Purtroppo il contatto al primo giro ha compromesso la nostra gara. Siamo riusciti a ripartire, ma la vettura era danneggiata e non siamo più stati competitivi fino al momento del ritiro. Matematicamente i nostri compagni di squadra possono ancora vincere il titolo, anche se non sarà facile, noi cercheremo di aiutarli per quanto possibile».

ANTONELLO COLETTA

«Purtroppo non siamo abituati a commentare un risultato di questo tipo conoscendo il potenziale della vettura e dopo aver assistito ad una gara in cui, strategia, operazioni ai box, gestione pneumatici e lavoro dei piloti in pista è stato impeccabile. Abbiamo fatto tutto ciò che era in nostro potere per lottare per il podio e non esserci riusciti lascia l'amaro in bocca. Abbiamo il rimpianto di aver visto due vetture coinvolte nell'incidente al secondo giro che ha pesantemente condizionato la gara delle Ferrari 51 e 83, tornare in lizza per le posizioni di vertice. Ci consoliamo con la prima vittoria nel WEC della 296 LMGT3 grazie ad una prestazione maiuscola di Thomas Flohr, Francesco Castellacci e il nostro Davide Rigon. Un successo che ripaga del grande impegno messo dai ragazzi a Maranello e il team AF Corse per ottenere questo risultato».

FERDINANDO CANNIZZO

«Sapevamo che la gara sarebbe stata difficile, ma è iniziata ancora più in salita dopo il contatto in avvio e i danni subiti al fondo dalla 499P numero 51, che le ha fatto perdere prestazioni. La squadra ha messo in atto però una strategia perfetta che ha consentito alla 51 di cercare di recuperare il tempo perso, e ai compagni della 499P numero 50 di risalire in classifica cecando di assicurarsi un posto sul podio. Purtroppo però le condizioni non erano tali per poter mantenere quelle posizioni, e il vantaggio garantito dalla nostra strategia è stato vanificato dall'ultima Safety Car. C'è molto dispiacere perché il risultato di oggi compromette le chance per poter vincere i campionati del mondo Costruttori e Piloti».

di fine quarta ora. Con Fuoco sulla #50 e Calado salito sulla #51, si è così aperto l'ultimo terzo di gara, che vedeva però un ulteriore segnale preoccupante, con Milesi che aveva subito la meglio di Fuoco e piazzava quarta l'Alpine. Alla fine della quinta ora arrivava poi il ritiro della #51 di Calado, con problemi elettronici al controllo di potenza del ERS che prima la rallentavano in pista, quindi la facevano rientrare definitivamente nel garage. Negli ultimi giri Fuoco è stato poi bravo a resistere al ritorno della Toyota di Hirakawa, portando punti che lasciano accese le speranze nella classifica costruttori, mentre quella piloti sembra ormai sia nelle mani di Estre-Lotterer-Vanthoor, che con la seconda vittoria stagionale hanno raggiunto quota 150, con Fuoco-Molina-Nielsen secondi a 115 e Kobayashi-De Vries fermi a 113. Il punteggio maggiorato che assegnerà la 8 Ore finale in Bahrain (39 punti), mantiene dunque aperta la lotta per il titolo marche, con Porsche leader a 161, seguita da Toyota a 151 e Ferrari ancora in corsa a quota 134. Per conquistare il titolo servirà però una prova degna di una autentica impresa, cosa non nuova al binomio Ferrari-AF Corse nel recente passato. E, così come per Porsche la storia si è ripetuta al Fuji, altrettanto potrebbe succedere in Bahrain per il Cavallino. ●

KUBICA E IL FUOCO AMICO CON GIOVINAZZI SUBITO DOPO IL VIA
Sopra, la 499P con Giovinazzi subisce danni a seguito dell'incidente innescato da Kubica nelle primissime fasi di gara, mentre passa la Bmw. A destra, la Lambo qui davanti ad Alpine, Bmw e Porsche, non ha visto il traguardo ma si è ben espressa sul giro secco

RESPINTO IL RECLAMO DEL CAVALLINO

NIENTE DA FARE PER LA PROTESTA RIGUARDANTE LE DECISIONI NELLA CONTROVERSA GARA DI SPA

La Corte d'Appello Internazionale della FIA ha respinto il ricorso della Ferrari contro il risultato della 6 Ore di Spa-Francorchamps. La decisione è stata presa in seguito all'udienza svolta a Ginevra lo scorso 3 settembre dove hanno partecipato i rappresentanti di Ferrari, FIA, Team JOTA e della Porsche Penske Motorsport. Ferrari, nel principale oggetto del proprio reclamo, riteneva che in seguito all'incidente tra la Cadillac di Bamber e la BMW di Gelael fosse stato violato il regolamento sportivo FIA (ISC) estendendo il tempo di gara a 7 ore e 44 minuti. La FIA, nel respingere tale ricorso, ha sostenuto invece che *«la corretta interpretazione dell'articolo 13.2.1 dell'ISC significa che una decisione degli steward non può essere contestata, ma solo impugnata»*, aggiungendo che quando una gara viene interrotta, il periodo di bandiera rossa non può essere considerato parte della durata della gara stessa: *«Poiché nessun rapporto ufficiale indica una durata della gara superiore a 6 ore, l'appellante non può affermare che la gara sia durata 7 ore e 44 minuti»*. In seguito a tale decisione, la Porsche Jota #12 di Callum Ilott e Will Stevens è stata confermata ufficialmente vincitrice della gara. ●

LAMBO NON ARRIVA MA VA IN HYPERPOLE

IN QUALIFICA GRAZIE AL BRAVO DANIIL KVYAT C'È LA PRIMA ENTRATA IN TOP TEN MA IN GARA LA SC63 SI È ARRESTA A BORDO PISTA PER PROBLEMI AL CAMBIO

Se a Austin la SC63 non era riuscita a tirare fuori il massimo del proprio potenziale né in qualifica quanto in gara, sullo speedway nipponico la Lamborghini perlomeno si è espressa al meglio nel giro secco, con un Daniil Kvyat in gran forma e capace di regalare alla LMDh di Sant'Agata la prima entrata in Hyperpole dell'anno, centrando un 9° tempo assoluto che ha significato mettersi dietro sia la Ferrari di Giovinazzi che di quella di Kubica. Mortara è poi stato bravo a evitare l'incidente al secondo giro, mantenendo però un passo decisamente meno efficace rispetto a quanto era stato il potenziale mostrato in qualifica. Una penalità di 10" per irregolarità al primo pit stop ha poi ulteriormente rallentato la tabella di marcia di Mortara, che non è così riuscito a lasciare il volante della #63 a Kvyat in una posizione migliore della 14°. Il pilota russo ha poi abbassato i tempi del compagno e si è mantenuto nel giro dei primi, dando vita anche ad un bel duello con la Peugeot di Jensen. Fino al giro 146, quando la SC63 si è arrestata a bordo pista, con problemi alla trasmissione che le hanno impedito di raggiungere i box. Un ritiro che si somma a quello patito ad Austin due settimane prima e che ha reso la doppia trasferta davvero amara per Lamborghini e Iron Lynx. Una mancanza di affidabilità che sembrava punto di forza ad inizio stagione e che ora preoccupa per il futuro del programma, visto che, quando ormai si è a fine anno, ancora si attende da parte del management di Lamborghini la nomina di un uomo che vada a sostituire Giorgio Sanna, di fatto dimissionario già in Qatar ed ancora non rimpiazzato in quello che è un ruolo cruciale. Nella complessità di un tale progetto è fondamentale che vi sia una figura in grado di coordinare il lavoro tra casa madre, tealisti, motoristi e squadra. ●

VINCE FERRARI, PORSCHE IRIDATA

FLOOR, CASTELLACCI E RIGON PORTANO A CASA IL CENTRO DI TAPPA MENTRE LA PORSCHE DI MANTHEY FESTEGGIA IL TITOLO IN LMGT3

ANCHE VALENTINO PROVA LA GIOIA DEL PODIO CON LA BMW
Sopra, Vale Rossi a podio con i compagni in Bmw Al Harty e Martin, terzi, mentre in basso ecco l'arrivo vincente in LMGT3 della Ferrari 296 GT3 di Castellacci, Rigon e Flohr

Ferrari si consola con la vittoria in LMGT3, la prima della stagione della 296 GT3 Vista AF Corse di Flohr-Castellacci-Rigon, con i primi due addirittura arrivati al terzo centro sulla pista nipponica. Determinante è stata la strategia adottata dalla squadra, impostata su doppi stint con le medesime gomme e sul mantenere uno schema fisso riguardo all'alternanza dei piloti in macchina, con Flohr come da regolamento impegnato in partenza e rimasto per 57 giri consecutivi al volante, poi passato nella fase centrale a Castellacci ed infine a Rigon, letteralmente scatenato nel finale, quando ha prima avuto la meglio della BMW di Valentino Rossi, quindi della McLaren di Saucy ed infine della Porsche di Bachler, risalita in zona podio dopo essere partita 14°. Ma che il weekend nipponico sarebbe stato buono per il Cavallino si era già visto in Hyperpole, con Francois Heriau che aveva regalato alla Ferrari 296 GT3 la sua prima pole position in stagione, sesta vettura a riuscirvi dopo Corvette, Porsche, Lamborghini, McLaren e Aston Martin. Una statistica particolarmente curiosa ed ingannevole riguardo ai reali valori in campo espressi dalla categoria LMGT3, in una sua prima stagione WEC di fatto dominata dalle Porsche. Come ha poi confermato la gara, che le ha viste nuovamente protagoniste con il secondo posto di Malykin-Sturm-Bachler, ennesimo piazzamento a podio del trio del Manthey Purerxcing che si è così laureato campione del mondo con una gara d'anticipo, grazie ancora una volta alla perfetta strategia della squadra, una delle poche ad approfittare dell'ultima neutralizzazione per effettuare il cambio pilota. Il terzo gradino del podio è invece andato alla BMW WRT di Al-Harty-Rossi-Martin, che è tornato così dopo Imola ad assaporare il gusto dello Champagne, mettendo così fine ad una fase centrale di stagione davvero avara di soddisfazioni per la M4 GT3 #46. ●

LE CIFRE

COSÌ AL TRAGUARDO

HYPERCAR

GIRO PIÙ VELOCE: IL 138° DI MILESI IN 1'30"943, MEDIA 290,647 KM/H

1° PORSCHE 963
ESTRE-LOTTERER-L.VANTHOOR
213 GIRI IN 6.00'32"196

2° BMW M HYBRID V8
D.VANTHOOR-MARCIELLO-WITTMANN
A 16"01

3° ALPINE A424
LAPIERRE-SCHUMACHER-VAXIVIERE
A 42"321

4° PEUGEOT 9X8
JENSEN-MÜLLER-VERGNE
A 45"846

5° PORSCHE 963
ILOTT-NATO-STEVENS
A 49"689

6° PORSCHE 963
BUTTON-HANSON-RASMUSSEN
A 51"916

7° ALPINE A424
GOUNON-HABSBURG-MILESI
A 54"316

8° PEUGEOT 9X8
DI RESTA-DUVAL-VANDOORNE
A 54"324

9° FERRARI 499P
FUOCO-MOLINA-NIELSEN
A 57"874

10° TOYOTA GR010
BUEMI-HARTLEY-HIRAKAWA
A 58"879

11° PORSCHE 963
JANI-ANDLAUER-TINCKNELL
A 1 GIRO

12° FERRARI 499P
KUBICA-SHWARTZMAN-YE
A 2 GIRI

LMGT3

GIRO PIÙ VELOCE: IL 171° DI RIBERAS IN 1'40"987, MEDIA 261,840 KM/H

1° FERRARI 296
FLOHR-CASTELLACCI-RIGON
194 GIRI IN 6.00'50"725

2° PORSCHE 911 GT3
MALYKHIN-STURM-BACHLER
A 3"775

3° BMW M4
AL HARTHY-ROSSI-MARTIN
A 7"061

4° CORVETTE Z06
VAN ROMPUY-ANDRADE-EASTWOOD
A 9"008

5° LAMBORGHINI HURACAN
BOVY-FREY-GATTING
A 13"002

6° FERRARI 296
HERIAU-MANN-ROVERA
A 20"006

7° ASTON MARTIN AMR
MATEU-BASTARD-SORENSEN
A 25"762

8° McLAREN 720S
COTTINGHAM-COSTA-SAUCY
A 25"987

9° ASTON MARTIN AMR
JAMES-MANCINELLI-RIBERAS
A29"842

10° BMW M4
LEUNG-GELAEL-FARFUS
A 36"16

11° LEXUS RC F
SCHMID-ROBIN-VAN DER LINDE
A 43"984

12° LEXUS RC F
KIMURA-MASSON-LOPEZ
A 50"046

13° LAMBORGHINI HURACAN
SCHIAVONI-CRESSONI-PERERA
A 1 GIRO

14° PORSCHE 911 GT3
SHAHIN-SCHURING-LIETZ
A 1 GIRO

15° FORD MUSTANG
HARDWICK-ROBICHON-BARKER
A 1 GIRO

HYPERCAR PILOTI

		TOTALE	QATAR	IMOLA	SPA	LE MANS	S.PAOLO	AUSTIN	FUJI	BAHRAIN
1°	Lotterer	150	38	18	18	25	18	8	25	-
	Estre	150	38	18	18	25	18	8	25	-
	Vanthoor	150	38	18	18	25	18	8	25	-
2°	Fuoco	115	12	13	15	50	8	15	2	-
	Molina	115	12	13	15	50	8	15	2	-
	Nielsen	115	12	13	15	50	8	15	2	-
3°	Kobayashi	113	15	25	6	36	13	18	0	-
	De Vries	113	15	25	6	36	13	18	0	-
4°	Makowiecki	77	24	15	1	16	15	6	0	-
	Campbell	77	24	15	1	16	15	6	0	-
	Christensen	77	24	15	1	16	15	6	0	-
5°	Conway	77	15	25	6	0	13	18	0	-
6°	Ilott	70	27	0	25	8	0	0	10	-
	Stevens	70	27	0	25	8	0	0	10	-
7°	Hartley	70	6	10	8	20	25	0	1	-
	Hirakawa	70	6	10	8	20	25	0	1	-
	Buemi	70	6	10	8	20	25	0	1	-
8°	Pier Guidi	59	0	6	12	30	10	1	0	-
	Giovinazzi	59	0	6	12	30	10	1	0	-
	Calado	59	0	6	12	30	10	1	0	-

HYPERCAR COSTRUTTORI

		TOTALE	QATAR	IMOLA	SPA	LE MANS	S.PAOLO	AUSTIN	FUJI	BAHRAIN
1°	Porsche	161	39	18	26	25	18	10	25	-
2°	Toyota	151	23	25	12	36	26	25	4	-
3°	Ferrari	134	18	13	18	50	10	19	6	-
4°	Alpine	52	15	0	8	0	2	12	15	-
5°	Bmw	49	9	8	4	0	4	6	18	-
6°	Peugeot	34	0	4	6	4	6	2	12	-
7°	Cadillac	30	0	2	0	12	0	15	1	-
8°	Lamborghini	11	2	1	0	8	0	0	0	-
9°	Isotta F.	0	0	0	0	0	0	0	0	-

LMGT3 PILOTI

		TOTALE	QATAR	IMOLA	SPA	LE MANS	S.PAOLO	AUSTIN	FUJI	BAHRAIN
1°	Malykhin	136	38	15	18	3	25	18	18	-
	Sturm	136	38	15	18	3	25	18	18	-
	Bachler	136	38	15	18	3	25	18	18	-
2°	Schuring	90	0	0	25	50	0	15	0	-
	Lietz	90	0	0	25	50	0	15	0	-
	Shahin	90	0	0	25	50	0	15	0	-
3°	Farfus	85	12	25	0	36	1	10	1	-
	Leung	85	12	25	0	36	1	10	1	-
	Gelael	85	12	25	0	36	1	10	1	-
4°	Riberas	83	27	25	0	0	18	26	2	-
	Mancinelli	83	27	25	0	0	18	26	2	-
	James	83	27	25	0	0	18	26	2	-

MARCO GIORDO

HYUNDAI RADDOPPIA NEL WEC

DAL 2026 LA CASA COREANA DEBUTTA NELL'ENDURANCE CON UNA HYPERCAR MARCHIATA GENESIS. GLI SCENARI

L'ufficialità, già anticipata da AS la settimana scorsa, che la Hyundai sarebbe entrata nel WEC è arrivata giovedì scorso tramite un comunicato stampa. Alla fine la scelta è caduta sul brand Genesis, marchio delle auto di lusso della casa coreana, invece che su Hyundai N che sinora si è occupata in questi ultimi 10 anni dell'attività sportiva sia nel mondiale rally con i vari Thierry Neuville, Dani Sordo e Ott Tanak, che nel WTCR (World Touring Car Cup), dove in passato ha brillato il nostro Gabriele Tarquini. La nuova vettura marchiata dunque Genesis parteciperà al FIA World Endurance Championship ed all'IMSA SportsCar Championship, con possibilità di essere in griglia di partenza sia alla prestigiosissima 24 ore di Daytona che a quella di Le Mans, arricchendo così la gamma dei costruttori presenti in questa nuova era d'oro per le corse di durata. Oltre che iscriversi al FIA in classe Hypercar con la LMDH, la casa coreana potrebbe scegliere di avere anche una GT nella categoria LMGT3, ma questa oggi resta solo un'ipotesi tutta da confermare. L'altra cosa da sottolineare che ha un peso importantissimo, è l'arco temporale in cui tutto avrà inizio per arrivare poi al debutto. Lo scenario potrebbe essere quello di sfruttare la stagione 2025 per correre in LMP2, dando il via ai lavori sul prototipo in parallelo per iniziare lo sviluppo in pista a metà stagione ed esordire nel 2026, come già anticipato da AS. Questo perché in Hyundai Motorsport c'è sia la volontà di intraprendere questa nuova strada nel mondo dell'endurance, che un solido potenziale economico.

LA STRUTTURA

La struttura non è stata ancora ufficializzata, anche se si sta già lavorando al progetto, visto che qualcosa è già trapelato la settimana scorsa in Grecia al Rally Acropolis. A capo della struttura dovrebbe esserci il 55enne ingegnere francese François Xavier Démaison, che oltre ad avere lavorato nei rally con Peugeot, Subaru, Volkswagen e Hyundai, ha un recente passato in F1 con la Williams. Da quel che si è sentito a Lamia i tecnici stanno già lavorando alla nuova Hypercar LMDH, il cui telaio verrà fornito quasi sicuramente dalla Oreca, che già si occupa di Alpine e Acura oltre che della Ferrari. Riguardo al motore, è praticamente certo che verrà preparato (o che lo sta già preparando) direttamente nella factory di Alzenau l'équipe diretta da Julien Moncet, 49enne ingegnere francese motorista di altissimo livello che è dal 2013 con la squadra coreana, cioè da quando ha debuttato nel mondiale rally. Potrebbero poi esserci delle partnership con altre strutture come la Chip Ganassi Racing, che a fine anno si separerà da Cadillac Racing e che ha una base allestita di recente in Europa. Ma queste sono al momento solo delle ipotesi, che potrebbero però avverarsi. Non dimentichiamoci infatti che la squadra americana ha dei legami in patria con Bryan Herta Autosports, che schiera le Hyundai Elantra N TCR nell'IMSA Pilot Challenge. Il che potrebbe portare ad una duplice collaborazione, tra Classe Hypercar nel FIA WEC e GTP in IMSA. Vedremo.

TIMORI ALZENAU

Per tutti questi motivi di cui sopra la preoccupazione di molti dipendenti della casa coreana è che la vettura WEC potrebbe non venir assemblata ad Alzenau. Ecco perché in molti tra le maestranze sono preoccupati per il loro futuro, e sperano vivamente che la squadra non lasci i rally. Perché se così fosse in tantissimi si vedrebbero da un giorno all'altro disoccupati, verrebbe infatti praticamente chiusa la squadra che si occupa del mondiale rally, ma anche tutta la sezione "customer" che si occupa delle Hyundai i20 Rally 2. Vettura che continua a vincere in lungo e in largo per il pianeta, e che tra l'altro è sempre competitiva visto che è in testa oltre che in vari campionati nazionali anche all'ERC (European Rally Championship) con Hayden Paddon. Insomma una bella patata bollente da gestire nelle mani del top management in Corea e di Cyril Abiteboul ad Alzenau.

LA NUOVA VIA DELL'ENDURANCE
Ora è ufficiale: Hyundai dal 2026 scenderà in pista con una LMDH. La nuova vettura del costruttore coreano sarà marchiata Genesis. Sarà Oreca a fare il telaio della vettura mentre il motore sarà assemblato ad Alzenau. Secondo le prime indiscrezioni sono già stati scelti anche due piloti: Derani e Dumas

QUALE FUTURO HYUNDAI NEI RALLY?

«Noi siamo una "company" che ha i suoi programmi e le sue strategie – aveva detto in Grecia il Presidente e Team Principal di Hyundai Motorsport -. *Saremo presenti nel WRC nel 2025 e possibilmente nel 2026, siamo qui per vincere e per continuare a vincere, per questo abbiamo appena rinnovato con Thierry Neuville per l'anno prossimo. Ripeto che per il 2026 non ci sono ancora strategie definite, quello che avete letto sono quindi solo speculazioni, l'unica cosa certa è che aspettiamo dicembre per conoscere il nuovo regolamento e decidere se esserci ancora nel 2027»*. Abiteboul lascia dunque porta e finestre aperte ad un futuro ancora da definire nella specialità che ha reso celebre la casa coreana. E c'è da dire che il mondo dei rally oggi crede poco all' opportunità di un addio. *«Mi auguro per il bene della specialità* – ha detto Jari-Matti Latvala a Lamia – *che in Hyundai facciano come noi in Toyota, dove abbiamo due team distinti, uno per il WRC e l'altro per il WEC»*. Affidare la squadra ad un team privato nel 2026 come scritto da Dirfish non sarà poi assolutamente cosa semplice, perché un'operazione come quella Lancia-Jolly del 1993 o Citroen-Kronos del 2006 non sembra oggi così facilmente attuabile con le Rally 1 attuali, visti gli alti costi di gestione di queste vetture, che sono davvero proibitivi per un team privato. *«Non credo assolutamente a questa opportunità* – ha detto Geoffroy Theunis, il manager di Neuville – *dato che i budget quelle vetture sono gestibili solo da un team ufficiale»*. *«Sono un pilota di rally e voglio continuare ad esserlo per ancora un po'* – ha continuato Thierry Neuville – *non è una mia ambizione quella di fare il team manager»*. Infine Simon Larkin, Event Director della Wrc Promoter, si è detto fiducioso sul futuro impegno nei prossimi anni della casa di Alzenau nel mondiale rally. *«La mia sensazione netta* – ha detto a Lamia – *è che ci saranno due team distinti che si occuperanno dei due campionati, WEC e WRC. Nel 2026 per sviluppare la nuova WRC del 2027 chissà, magari si potrebbero affidare ad un team privato, ma personalmente non credo che abbandonino il mondiale rally»*. ●

TANTI INTERROGATIVI SULL'IMPEGNO WRC
Con la triplettta messa a segno in Grecia Hyundai ha rafforzato il primato nel Mondiale Costruttori, così come Thierry Neuville nel Mondiale Piloti. Adesso si aprono diversi interrogativi sul futuro del marchio nel Mondiale Rally

DANIELE SGORBINI

SUPER-CRUGNOLA VITTORIA E TITOLO

IL VARESINO CHIUDE I GIOCHI CON UNA GARA D'ANTICIPO. È IL QUARTO SCUDETTO CONQUISTATO IN CARRIERA DA LUI E IL SUO NAVIGATORE OMETTO

BRESCIA – E adesso, che gli vuoi dire a uno così? Che ha infilato il terzo di fila, che s'è cucito il quarto scudetto sul petto con una gara d'anticipo nella stagione in cui la concorrenza era la migliore degli ultimi anni, che ha vinto finora cinque gare su sei, che ha messo tutti in riga nel settanta per cento delle prove speciali fatte, che ha fatto il pieno di punti in tutte la Power Stage meno che a Roma, che vince dappertutto e sempre, anche quando potrebbe tirare un po' su il piede e lasciar scannare gli altri. Un rullo compressore e una macchina da guerra: Andrea Crugnola, Pietro Elia Ometto, la Citroen C3 Rally 2 curata dai ragazzi della F.P.F. Sport e le gomme Pirelli sono di gran lunga il pacchetto tecnico, sportivo e umano migliore del Tricolore. Lo sono per distacco, lo sono di forza e con pieno meri-

COL PASSO DEI GRANDI DOMINATORI
Un'altra gara condotta col passo dei dominatori: per Crugnola e Ometto è arrivato un altro titolo italiano a bordo della Citroen C3 Rally 2 curata dalla F.P.F

to, come certificano i numeri e come dimostrano i fatti se osservati con attenzione. Anche questa volta l'appena riconfermato campione d'Italia ha fatto a modo suo e di testa sua: si è chiamato fuori dall'insensata battaglia per la qualifying stage (che il prossimo anno, vivaddio, sparirà!), ha scelto di partire undicesimo - *«Partire dietro? In alcuni frangenti aiuta, in altri meno, ma noi facciamo le nostre scelte senza guardare a quelle degli altri»* - ci ha dato dentro di brutto fin dalla Power Stage che ha vinto con un distacco imbarazzante e poi ha attaccato secco sempre, esaltandosi definitivamente il sabato mattina.

Tanto che a un certo punto, quando gli hanno messo un microfono sotto al naso, s'è lasciato andare come non mai: *«Ho guidato bene, penso di non aver mai fatto una prova così perfetta e senza sbavature»*. Come dire: mettetevi l'anima in pace che sto calando il carico e la partita ho deciso di chiuderla qua. Poco dopo, a bocce in pausa, ha ammesso che sì, ormai si sentiva sicuro e che la prova dove davvero aveva più goduto non era stata nemmeno quella, ma la prima Bione, difficile più di altre proprio perché partiva per undicesimo.

Dunque Crugnola ancora campione e campione una volta ancora prima del tempo. Per la prima volta al 1000 Miglia (anzi non era mai accaduto che la gara bresciana assegnasse lo scudetto), nella quarta gara diversa in quattro titoli: nel 2020 vinse al Tuscan, nel 2022 al Due Valli, nel 2023 a Roma e nel 2024 a Brescia. Che fare dopo un dominio così che ricorda fin trop-

DI PIETRO A SEGNO NEL 2 RUOTE MOTRICI

INTANTO COGNI TIENE APERTO IL CAMPIONATO

Che lo scudetto delle tutto avanti non si potesse assegnare a Brescia era scontato, col regolamento del campionato che obbliga a saltare almeno una gara, a scartare un risultato e col leader Pisani che ha scelto, assieme a Lucchesi, di disertare proprio Brescia per ripresentarsi a Sanremo, dove potrà giocarsi tutte le sua carte. Il toscano ha avuto però in Gabriel Di Pietro un ottimo vicario, visto che il suo compagno di squadra ha ripetuto il successo dello scorso anno e ha fatto bottino pieno, impedendo a Cogni di massimizzare i punti disponibili. Il piacentino si consola con la vittoria nel Trofeo Pirelli e si presenterà a Sanremo in testa al campionato, ma considerando gli scarti a Pisani basterà un terzo posto per confermarsi campione. A Brescia si sono rivisti anche Moreno Cambiaghi e Giulia Paganoni, al rientro nell'Italiano (ma avevano già corso altrove) dopo il brutto botto del Ciocco. Terzi e bravi alla fine, con merito. ●

CAMPEDELLI CHIUDE 2°
Col secondo posto artigliato a Brescia Simone Campedelli rafforza la sua seconda piazza alle spalle del campione d'Italia Crugnola

DE CECI VINCE NEL TRICOLORE JUNIOR

NEL FRATTEMPO DORETTO DEVE RIMANDARE LA FESTA PER LA CONQUISTA DEL TITOLO

Dovevano a tutti i costi vincere per mantenere aperta una possibilità e arrivare a giocarsi il tutto per tutto al Rally di Sanremo. Missione compiuta per Francesco Dei Ceci e Nicolò Lazzarini, che al 1000 Miglia sono riusciti a battere anche la sfortuna che qualche volta in passato li aveva condizionati (vedi Roma dove avevano forato nel finale, con la vittoria praticamente già in tasca) e che hanno raccolto un successo pesantissimo, utile a portare sino all'ultima gara di campionato la lotta per lo scudetto riservato ai giovani. Il giovanissimo pilota di Rocca d'Evandro, che ha debuttato lo scorso anno subito dopo aver preso la patente e con praticamente zero esperienza alle spalle, in due anni di Junior e con le dritte della Scuola Federale ha dimostrato una crescita davvero impressionante, diventando uno dei migliori della categoria. Per lui non sarà facile ribaltare la classifica di campionato a Sanremo, ma intanto a Brescia ha annullato il primo match point di Doretto e ha fatto francamente il massimo possibile. Quanto al leader di campionato, ha dimostrato grande intelligenza: ha disputato tutta la gara con due gomme di scorta nel baule, per sentirsi mentalmente più tranquillo e per essere in grado di fare fronte a ogni imprevisto senza rischiare un ritiro in caso di doppia foratura. Peso aggiuntivo che si sente soprattutto in salita, ma di cui Doretto non si è mai lamentato. È stato comunque a lungo in lotta, anche sul filo dei decimi, finché sul finale ha saggiamente deciso di blindare il secondo posto, utile per presentarsi a Sanremo da leader con buon vantaggio. Terza piazza a Brescia per Marco Zanin, attardato da un scelta errata di gomme venerdì sera, mentre un ottimo Lorallini – altro pilota che ha avuto una crescita esponenziale nelle ultime sortite – è stato tradito da un problema meccanico. Quarto il terraiolo Mattia Ricciu, che sta comunque progredendo, gara dopo gara, anche sul catrame. ●

po bene quello degli anni d'oro di Andreucci? Impossibile dirlo ora, ma di certo c'è che il campionissimo andrà anche a Sanremo, col Tricolore addosso e tutta la voglia di correre da uomo libero. Degli altri, che dire? Onore delle armi a Simone Campedelli, che dal 1000 Miglia mancava da dodici anni e che si è sbattuto non poco per provare ad avvicinare Crugnola. Ha provato più di una mescola di gomme, ha osato, ha attaccato. Alcune scelte hanno pagato, altre meno ma il romagnolo ha confermato ancora una volta di essere il più vicino all'extraterrestre e si giocherà con Basso l'argento a Sanremo, partendo da una posizione di vantaggio.
Se Albertini terzo comunque sorride perché il podio al rientro nel Tricolore è sempre un ottimo risultato, Basso quarto in volata su Mabellini (bravo, bravissimo, con quelle scarpe lì di più manco pensarlo, ndr) invece da sorridere ha poco. Dopo l'ottimo inizio, per salvare la stagione Toyota deve almeno portare a casa il secondo posto, ma l'involuzione del pacchetto è evidente: *«Non siamo lontani, ma non riusciamo a star davanti»*, diceva Giando a metà. Con la squadra ha lavorato un po' sui freni, forse a Sanremo arriverà qualche novità vera a livello di differenziali. Ma adattare una macchina completamente nuova ai nostri asfalti non è mai facile e pure la parabola Toyota lo sta confermando. ●

PAPERINI TORNA A ESSERE PADRONE

IL TOSCANO METTE LE MANI SULLA GR YARIS RALLY CUP

Una vittoria solida, costruita con una partenza più che convinta nelle prove speciali di venerdì e consolidata con altrettanta convinzione nella prima parte della tappa di sabato. Thomas Paperini e Andrea Gabelloni hanno vinto la classifica della Gr Yaris Rally Cup al 1000 Miglia e hanno così messo le mani sul Trofeo con una gara di anticipo. Il pilota pistoiese ha vinto in tutto cinque prove speciali e ha praticamente dominato la classifica del monomarca sin dall'inizio, riuscendo in questo modo a ripetersi dopo aver già vinto la Cup nel 2022. Seconda piazza a Brescia, che fa il paio con la medaglia d'argento già conquistata a Roma, per Mattia Vita, capace anche di firmare un paio di prove speciali. Il pilota versiliese si è messo alle spalle Salvatore Lo Cascio, autore di tre scratch ma alla fine sul terzo gradino del podio staccato di meno di 3". Quarta piazza per Tommaso Paleari, sul cui bilancio finale pesa un piccolo errore commesso a Bione, che gli è costato circa una decina di secondi. Quinto invece alla fine il campione 2023 Simone Di Giovanni, che ha mandato in verifica i primi quattro, verifiche che alla fine hanno dato esito regolare. ●

CLASSIFICHE

47° Rally 1000 Miglia, 13-14 settembre 2024, 6. prova del Campionato Italiano Rally 2024

Assoluta: 1. Crugnola-Ometto (Citroen C3) in 1:04'22.3; 2. Campedelli-Canton (Skoda Fabia) a 23.7; 3. Albertini-Fappani (Skoda Fabia) a 26.2; 4. Basso-Granai (Toyota Yaris GR) a 29.0; 5. Mabellini-Lenzi (Skoda Fabia) a 31.0; 6. Dapra'-Guglielmetti (Skoda Fabia) a 41.1; 7. Avbelj-Andrejka (Skoda Fabia) a 43.0; 8. Nucita-Pollet (Hyundai I20N) a 55.7; 9. Re-Vozzo (Volkswagen Polo) a 1'00.5; 10. Scattolon-Magrini (Citroen C3) a 1'11.3.

Gruppo RC2N

Classe R5-RALLY2 1. Crugnola-Ometto (Citroen C3) in 1:04'22.3; 2. Campedelli-Canton (Skoda Fabia) a 23.7; 3. Albertini-Fappani (Skoda Fabia) a 26.2; 4. Basso-Granai (Toyota Yaris GR) a 29.0; 5. Mabellini-Lenzi (Skoda Fabia) a 31.0; 6. Dapra'-Guglielmetti (Skoda Fabia) a 41.1; 7. Avbelj-Andrejka (Skoda Fabia) a 43.0; 8. Nucita-Pollet (Hyundai I20N) a 55.7; 9. Re-Vozzo (Volkswagen Polo) a 1'00.5; 10. Scattolon-Magrini (Citroen C3) a 1'11.3; 11. Sartor-Mattucci (Skoda Fabia) a 1'52.1; 12. Yamamoto-Salminen (Toyota Yaris GR) a 2'07.1; 13. Ferrarotti-Bizzocchi (Skoda Fabia Evo) a 2'45.5; 14. Facco-Doria (Skoda Fabia) a 3'19.9; 15. Dall'Era-Beltrame (Skoda Fabia) a 3'46.0; 16. "Linos"-Mattioda (Skoda Fabia) a 4'18.2; 17. Brega-Zegna (Skoda Fabia) a 4'36.0; 18. Locatelli-Gregori (Skoda Fabia) a 5'15.9; 19. Mauri-Bozzo (Skoda Fabia) a 5'16.3; 20. Angelucci-Cambria (Toyota Yaris GR) a 5'18.9; 21. Niboli-Brunetti (Skoda Fabia) a 5'47.4; 22. Kwiatkowski-Kozdron (Skoda Fabia) a 5'57.4; 23. Niboli-Fenoli (Skoda Fabia) a 6'07.4; 24. Colpani-Pasini (Skoda Fabia) a 7'08.4; 25. Guerrato-Baggi (Skoda Fabia) a 7'17.8; 26. Dettori-Demontis (Skoda Fabia Evo) a 7'19.2; 27. Somaschini-Arena (Citroen C3) a 7'34.8; 28. Carra-Mauri (Skoda Fabia) a 7'50.1; 29. Zorzi-Franzoni (Skoda Fabia Evo) a 7'53.4; 30. Boland-"Mj" (Skoda Fabia) a 9'26.6; 31. Salvadori-Daldini (Skoda Fabia) a 10'18.3; 32. Guerra-Guerra (Skoda Fabia) a 10'32.2;

Classe S2000 1. Panato-Danese (Peugeot 207 S2000) in 1:16'47.1;

Gruppo RC3N

Classe R1TN4X4 1. Paperini-Gabelloni (Toyota Yaris GR) in 1:10'07.8; 2. Vita-Dinelli (Toyota Yaris GR) a 25.6; 3. Lo Cascio-Rappa (Toyota Yaris GR) a 28.2; 4. Paleari Henssler-Garavaglia (Toyota Yaris GR) a 36.1; 5. Di Giovanni-Colapietro (Toyota Yaris GR) a 47.0; 6. Zanin-Zaramella (Toyota Yaris GR) a 49.2; 7. Ciardi-Sichi (Toyota Yaris GR) a 1'19.4; 8. Andolfi-Iguera (Toyota Yaris GR) a 1'56.6; 9. Dello Russo-Aiezza (Toyota Yaris GR) a 5'09.5;

Classe RALLY3 1. Manterni-Zani (Ford Fiesta ST) in 1:21'30.8;

Classe S1600 1. Sassi-Cairoli (Renault Clio S1600) in 1:13'16.8; 2. Streer-Wròbel (Renault Clio S1600) a 1.1; 3. Aiello-Ungaro (Renault Clio S1600) a 3'35.0;

Gruppo RC4N

Classe R3 1. Grimaldi-Rosa (Renault Clio) in 1:14'25.5; 2. Trappa-Piardi (Renault Clio) a 13'23.8;

Classe RALLY4 1. Di Pietro-Dresti (Peugeot 208) in 1:11'09.3; 2. Cogni-Brachi (Peugeot 208) a 14.5; 3. Cambiaghi-Paganoni (Peugeot 208) a 49.2; 4. Rendina-Musiari (Renault Clio) a 59.9; 5. Galizioli-Maifredini (Peugeot 208) a 1'18.2; 6. Campanaro-Porcu (Peugeot 208) a 1'25.1; 7. Fiore-Casalini (Peugeot 208) a 2'04.9; 8. Balletti-Bottini (Renault Clio) a 2'08.8; 9. Goto-Lindberg (Renault Clio) a 2'17.6; 10. Roncadori-Silvi (Peugeot 208) a 2'25.6; 11. Matsushita-Kelander (Renault Clio) a 2'26.4; 12. Pederzani-Omacini (Peugeot 208) a 2'33.9; 13. Strabello-Gasparotto (Peugeot 208) a 2'51.9; 14. Gualdi-Cortinovis (Peugeot 208) a 2'56.6; 15. Rossi-Guerra (Peugeot 208) a 3'18.1; 16. Facchetti-Tonni (Peugeot 208) a 3'29.0; 17. Baruzzi-Barbi (Peugeot 208) a 4'12.4; 18. Nember-Polonioli (Peugeot 208) a 4'55.2; 19. Pasini-Capellini (Peugeot 208) a 5'09.2; 20. Gasparini-Rossi (Peugeot 208) a 5'35.3; 21. Menolfi-Mostacchi (Peugeot 208) a 6'53.0; 22. Fanetti-Torricelli (Renault Clio) a 6'58.0; 23. Savoia-Budoia (Peugeot 208) a 8'45.8; 24. Zanardini-Dormia (Peugeot 208) a 9'50.7; 25. Rizzieri-Del Torre (Peugeot 208) a 13'06.1; 26. Mazzelli-Saresini (Ford Fiesta) a 13'34.4;

Classe RALLY4-R2 1. Gnali-Gelmini (Peugeot 208) in 1:16'55.1; 2. Ponchiardi-Bertagnon (Peugeot 208) a 21.6; 3. Murgia-Bettinelli (Peugeot 208) a 47.5; 4. Gazzaroli-Gazzaroli (Peugeot 208) a 2'49.3; 5. Papa-Rubes (Peugeot 208) a 5'10.5;

Classe RSTB16 1. Colombi-Gozzo (BMW Mini Cooper) in 1:29'49.9;

Gruppo RC5N

Classe A5 1. Brambilla-Brambilla (Peugeot 106 Rallye) in 1:30'44.7; 2. Brambilla-Rota (Peugeot 106 Rallye) a 3'48.4;

Classe N2 1. Morselli-Di Carlo (Peugeot 106 S16) in 1:21'00.6; 2. Formolli-Duico (Peugeot 106 S16) a 2'01.4; 3. Moreni-Argenta (Peugeot 106 Rallye) a 7'13.9; 4. Baruffini-Fioroni (Peugeot 106 Rallye) a 8'16.3;

Classe N3 1. Barri-Franzi (Renault Clio) in 1:21'47.0; 2. Beltrami-Trotti (Peugeot 306) a 14'09.2;

Classe RA5H 1. Fichera-Colombaro (Suzuki Swift Sport Hybrid) in 1:17'12.2; 2. Dallapiccola-Andrian (Suzuki Swift Sport Hybrid) a 8.7; 3. Forneris-Cavagnetto (Suzuki Swift Sport Hybrid) a 29.0; 4. Bertini-Vignolo (Suzuki Swift Sport Hybrid) a 1'17.8; 5. Rivia-Maini (Suzuki Swift Sport Hybrid) a 3'21.3;

Classe RA5N 1. Longo-Riva (Suzuki Swift Sport Hybrid) in 1:19'58.0;

Classe RALLY5 1. Dei Ceci-Lazzarini (Renault Clio) in 1:13'52.3; 2. Doretto-Frigo (Renault Clio) a 6.8; 3. Zanin-Pizzol (Renault Clio) a 31.5; 4. Ricciu-Corda (Renault Clio) a 47.7; 5. Moriconi-Dini (Renault Clio) a 3'15.6; 6. Landolfi-Perli (Renault Clio) a 3'37.9; 7. Tarentini-Reboldi (Renault Clio) a 3'54.2; 8. Ceccato-Bracchi (Renault Clio) a 3'59.8; 9. Buttiglione-Fancoli (Renault Clio) a 4'27.3; 10. Bini-Rinaldi (Renault Clio) a 4'37.5; 11. Dal Lago-Montavoci (Renault Clio) a 6'40.1; 12. Mazzocchi-Gallotti (Renault Clio) a 6'58.7; 13. Dugaria-Onorati (Renault Clio) a 9'45.0; 14. Vidori-Manfredi (Renault Clio) a 13'52.1;

Classe RS20 1. Verona-Milani (Renault Clio) in 1:31'05.5;

Classe RSTB10 1. Varesco-Bottega (Suzuki Swift 1000 BoosterJet) in 1:18'41.5; 2. Vitali-Vitali (Suzuki Swift 1000 BoosterJet) a 2'56.3; 3. Hegyes-Moncada (Suzuki Swift 1000 BoosterJet) a 2'58.4; 4. Vallino-Sanesi (Suzuki Baleno) a 6'21.7;

Campionato

CLASSIFICA ASSOLUTA CIAR SPARCO: 1. Crugnola-Ometto 101,5pt (già campione); 2. Campedelli-Canton 80; 3. Basso-Granai 65pt; 4. Signor-Michi 42pt; 5. Avbelj 38,5pt; 6. Scattolon-Zanni 30,5pt; 7. Mabellini-Lenzi 28,5pt; 8. Nucita-Pollet 22,5pt; 9. Re 13pt; 10. Daprà 12,5pt.

CLASSIFICA ASSOLUTA CIAR JUNIOR: 1. Doretto 81 pt; 2. Dei Ceci 61,5pt; 3. Zanin 50,5pt; 4. Ricciu 39pt; 5. Boatti 30pt

CLASSIFICA ASSOLUTA CIAR DUE RUOTE MOTRICI: 1. Cogni-Brachi 70,5 pt; 2. Pisani-Moriconi 67,5 pt; 3. Lucchesi 61 pt; 4. Vigliaturo 43 pt; 5. Strabello 39.5 pt.

CLASSIFICA CIR PROMOZIONE: 1. Signor 80pt (già Campione); 2. Avbelj 72,5pt; 3. Scattolon 67pt; 4. Daprà 42pt; 5. Sartor 39pt.

SUZUKI RALLY CUP | 1000 MIGLIA

UN GRAN BIS DI FICHERA

GIORGIO VINCE ANCORA NEL MONOMARCA E ALLUNGA IN TESTA. A SANREMO SARÀ VOLATA PER LA CONQUISTA DEL TROFEO

DANIELE SGORBINI

BRESCIA – Aveva già vinto a Verona e si è ripetuto anche al 1000 Miglia. L'aria del Nord-Est fa evidentemente molto bene al siciliano Giorgio Fichera, che a Brescia ha imposto di nuovo la sua legge nella Suzuki Rally Cup, serie che gara dopo gara si fa sempre più infuocata e nella quale il confronto tra il pacchetto dei primi quattro diventa ogni volta più serrato. Una rivalità sportiva e agonistica di quelle vere e sane, un confronto tra piloti di diverse generazioni, tra giovani e veterani che regala un sacco di pepe a quella che di fatto è una gara nella gara, portata in scena dai piloti del Trofeo che trovano sempre il modo di regalare spettacolo vero. Questa volta è toccato a uno degli esperti del gruppo fare meglio di tutti, a Giorgio Fichera che corre con Suzuki da ben 24 anni, nell'off road prima e nei rally poi. Fichera è stato sempre velocissimo e ha saputo gestire la propria gara anche con grande intelligenza. Quando ha visto Pellè – rivale diretto in campionato – fermo a bordo strada ha alzato un po' il piede, facendo segnare soltanto il quinto tempo di prova speciale. In quel momento il giovanissimo Sebastian Dallapiccola, che gli stava già alitando sul collo, deve aver pensato che il primo posto potesse essere facilmente alla portata, ma poi il siciliano ha avuto una reazione decisa, ha piazzato un altro paio di tempi decisamente importanti e ha riallungato in classifica, andando alla fine a vincere con 8"7 di vantaggio sul giovane rivale. Ora è in testa al Trofeo con 120 punti davanti a Dallapiccola e Pellè appaiati a quota 103. Per Dallapiccola, che non è così riuscito a completare la rimonta e a centrare il successo di giornata, resta comunque la soddisfazione (e soprattutto i punti) di aver vinto la Power Stage tra le Suzuki, dove invece l'esperto siciliano non è riuscito a far muovere il pallottoliere. Terzo gradino del podio all'arrivo di Brescia per l'altro under Alessandro Forneris, un po' più staccato dalla vetta ma comunque sempre lì a sgomitare tra i primi. La matematica lo tiene ancora in corsa nella lotta a quattro per il titolo finale, soprattutto in virtù del coefficiente maggiorato di Sanremo, ma per vincerlo dovrà sperare non solo in una sua super prestazione ma in una combinazione di eventi favorevoli. Trasferta sfortunata invece per Pellè, che non aveva ancora collezionato uno scarto e lo ha fatto dopo una piccola toccata che lo ha messo fuori dai giochi. La classifica di campionato però gli dice ancora bene e a Sanremo potrà giocarsi tutte le sue carte per il titolo. Quarto posto per Davide Bertini, che ha chiuso di poco davanti al vincitore della categoria Racing Start Lorenzo Varesco. Il pilota trentino ha fatto una grande gara con la Suzuki Swift Booster Jet molto vicina alla serie e ha recuperato altri punti a Jean Claude Vallino nella classifica di categoria. Anche la classifica finale della Racing Start si deciderà a Sanremo, con Varesco che pare lanciatissimo e sempre più intenzionato a completare la rimonta per mettere le mani sul titolo. ●

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Dopo il Due Valli Fichera fa saltare il banco anche a Brescia. Quando manca un solo round alla fine del monomarca il pilota siciliano comanda la classica con 17 punti di vantaggio sull'accoppiata Dallapiccola e Pellè

CLASSIFICHE

Suzuki Rally Cup classifica assoluta dopo il Rally 1000 Miglia: 1. Fichera 120 punti; 2. Dallapiccola e Pellè 103; 4. Forneris 95; 5. Vallino 57; 6. Bertini 54; 7. Santero 47; 8. Vitali 41; 9. Varesco 35; 10. Olivieri 33.

Suzuki Rally Cup classifica Racing Start dopo il Rally 1000 Miglia: 1. Vallino 80 punti; 2. Varesco 67; 3. Oliveri 43; 4. Vitali 34; 5. Poggio e Soliani 21.

foto di **Bruno Orefice** / comunicazione pubblicitaria

Matteo e **Matilde** trionfano sul palco di Pescara, città della bellezza

IL 24ENNE BRESCIANO MATTEO DALL'OSTO È IL NUOVO MISTER ITALIA, LA 18ENNE PRATESE MATILDE FELICE È LA NUOVA MISS GRAND PRIX

Matteo Dall'Osto e **Matilde Felice** sono i trionfatori della grande notte della Bellezza andata in scena lo scorso 30 Agosto in piazza Salotto a Pescara in occasione delle finali nazionali di **Mister Italia 2024** e **Miss Grand Prix 2024**. Lui ha 24 anni, viene dalla provincia di Brescia, una laurea triennale in nutrizione e la passione per i viaggi, i libri, il cinema. Lei ha 18 anni, viene dalla provincia di Prato, studia al liceo scientifico-sportivo, ha la passione per la moda, i motori e la recitazione e sogna di diventare una giornalista. Condotta con grande maestria da **Beppe Convertini**, la serata ha visto sfilare sul palco i 40 bellissimi finalisti e le 23 bellissime finaliste dei concorsi organizzati da **patron Claudio Marastoni** che anche quest'anno hanno celebrato il proprio epilogo in terra abruzzese con le prefinali a Giulianova e Pescara, rappresentata sul palco dal sindaco **Carlo Masci**, ad ospitare la finalissima. Madrina di giuria una spumeggiante **Stefania Orlando**, che con il responsabile marketing di Caffè Mokambo **Davide Di Nisio** e il medico chirurgo ed estetico **Elena Koltsova,** hanno incoronato i vincitori insieme ai trionfatori dell'edizione 2023, il milanese **Pierluigi Mastropasqua** e la riminese **Azul Prandini**. *"Ancora fatico a realizzare* – le prime parole da Mister Italia di **Matteo Dall'Osto**, studente universitario 24enne di Pian Camuno (BS) – *Al di là delle opportunità che nasceranno con questo titolo, mi porto a casa un'esperienza straordinaria che consiglio a tutti di provare: mettersi in gioco, provare le sensazioni che ho provato in questi giorni abruzzesi e condiviso con gli altri ragazzi, è qualcosa che sono certo possa aiutare a crescere sotto tutti gli aspetti. Ora torno a casa, mi aspetta la biennale al San Raffaele di Milano per diventare biologo nutrizionista, e magari riuscirò a diventare protagonista nel mondo del cinema, una delle mie più grandi passioni. Gli attori preferiti? Sylvester Stallone ed Emma Stone". "È stata una nottata intensa con la corona sempre a portata di mano* – aggiunge la neo Miss Grand Prix **Matilde Felice** 18 anni di S.Ippolito Vernio (PO) – *Il telefono non ha smesso di suonare, vincere davanti alla mia famiglia è qualcosa di favoloso. Dedico a mia mamma Isabella, mio papà Vladimiro, mio fratello Tommaso e al mio ragazzo Alessio questa vittoria. Ora torno a S.Ippolito di Vernio, vicino a Prato, dove inizierò il quinto anno di liceo. Mi piacerebbe diventare una giornalista, magari nel settore dello sport, essendo una tifosa di motori"*. Assegnate anche le altre fasce collegati ai concorsi. In campo maschile tornano a casa da Pescara con la fascia il 28enne ravennate **Luca Visani** (L'uomo ideale d'Italia), il 30enne vicentino **Daniel Carraro** (Mister Talento), il 21enne cosentino **Davide Mandarino** (Un bello per il Cinema), il 21enne milanese **Cristian Piccoli** (Mister Italia Fitness), il 31enne napoletano **Francesco De Simone** (Il Volto più bello d'Italia), il 24enne siracusano **Anacleto Ternullo** (Il Modello d'Italia) e il 28enne grossetano **Jacopo Sabinos** (Mister Italia on the web). In campo femminile fasce per la 21enne bresciana **Jessica Grigolato** (Miss Grand Prix Calcio), la 16enne teramana **Eleonora Gioia** (Miss Grand Prix Cinema), la vicentina **Nicole Reato** (Miss Grand Prix Auto), e la 18enne **Juceline Silà** (Miss Grand Prix Fitness).

IN ALTO:
Mister Italia 2024, il Sindaco di Pescara **Carlo Masci**, **Stefania Orlando**, **Beppe Convertini**, **Miss Grand Prix 2024**

A SINISTRA:
Miss Grand Prix Auto 2024, **Nicole Reato**

A FIANCO:
Le Miss Grand Prix 2024 con **Elena Koltsova**

PALLA AL CENTRO

IN UN WEEKEND BAGNATISSIMO, DELEDDA-PEPPER CON LA LAMBO OREGON E HAASE-REICHER SI DIVIDONO IL BOTTINO E SI CONFERMANO COME I DUE PIÙ SERI CANDIDATI AL TITOLO

ALFREDO FILIPPONE

SPIELBERG - «L'estate sta finendo», diceva una canzone, ma in Austria è finita davvero e si è passati di colpo all'inverno, con una parte del paese alluvionata e il Red Bull Ring nella morsa di una pioggia incessante, freddo e persino neve appena più su del tracciato. Si è comunque riusciti a correre, senza troppi intoppi nè danni, e a disputare due gare non esaltantissime, che lasciano sostanzialmente una situazione di parità. A giocarsi il titolo quest'anno saranno l'Audi dell'Eastalent con Simon Reicher e Christopher Haase e la Lamborghini Oregon di Alessio Deledda, di nuovo in coppia fissa con Jordan Pepper ma 'spaiati' in punti per una assenza del sudafricano.

La Huracan multicolore si è illustrata il sabato, con Pepper che centrava la pole nel diluvio e dominava la prima frazione, mentre Deledda era bravo a controllare tutto nel suo stint, gestendo alla perfezione traffico, ritorno della pioggia e gli attacchi della Porsche di Bergstrom-Menzel, con l'altra Oregon di Leo Pulcini e Rolf Ineiche, al rientro dopo il brutto incidente a Spa, terza. La vittoria di Deledda-Pepper (la seconda loro e la terza del team dei Pirati) catapultava di nuovo l'italiano in vetta alla graduatoria, complice la difficile gara dei capoclassifica, Reicher-Haase, soltanto noni.

La coppia dell'Audi, però, si è rifatta la domenica, cogliendo l'ansiato successo casalingo, il quarto stagionale, davanti alla Ferrari Spirit of Race di Nicola Marinangeli-Vincent Abril e lla McLaren Greystone di Kell-Macdonald, con Pulcini-Ineichen quarti dopo una penalità per aver anticipato il via. Stavolta a soffrire sono stati Deledda e Pepper, handicappati da una brutta qualifica e noni al traguardo. A effetti di campionato, il bilancio finale vede di nuovo in testa Haase-Reicher, con solo tre punti di scarto. Il che promette bene per le ultime due tappe, Barcellona e la finalissima a Monza, con gara unica lunga a doppio punteggio. Un pilota italiano ha brillato particolarmente: Giacomo Altoè ha fatto un ritorno rimarcato nella serie che lo ha visto campone nel 2019, all'inizio della sua carriera in Gt3. Il friuliano era stato chiamato a coadiuvare il gentleman locale Ernst Kirchmayr sulla Ferrari di Racing One. In gara-1 hanno centrato il successo in Pro-Am mentre la domenica, Altoè si è regalato la pole assoluta sul bagnato e ha dominato la prima frazione di gara. La classe più combattuta della serie ha visto in gara-2 il ritorno alla vittoria, la quinta, di Marco Pulcini ed Eddie Cheever, su una delle Ferrari Spirit of Race, rafforzando cosi il primato in graduatoria. Altrettanto mattatore il sempreverde Giuseppe Cipriani, sulla Lambo de Il Barone Rampante, che ha ormai quasi in tasca il titolo in Am, grazie a un nuovo successo e un secondo. Bene anche Marzio Moretti, che sulla terza Lambo Oregon, insieme al russo Artem Petrov, ha colto un ottavo ed un sesto, confermando la buona forma della compagine lombarda. ●

LAMBO E AUDI VANNO A SEGNO
Sotto davanti a tutti la Lamborghini Oregon di Deledda e Pepper in gara-1. Sopra, Reicher e Hagge a segno con l'Audi nella seconda sfida

WHARTON E NAEL VANNO A SEGNO

UN WEEK END DIVISO PER DUE IN AUSTRIA. CAMARA È ANCORA LEADER CON BADOER CHE ORA È TERZO IN CAMPIONATO. SARÀ GRAN FINALE PER IL TITOLO

ANTONIO CARUCCIO

SPIELBERG - Sono stati James Wharton e Theophile Nael a dividersi le vittorie della Formula Regional European Championship by Alpine sul tracciato del Red Bull Ring. In uno scenario quasi invernale con la pioggia e il freddo a farla da protagonista per la maggior parte della trasferta sulle alpi striane, sono arrivati due domini seppur maturati in maniera diversa. L'australiano di casa Prema ha conquistato la terza vittoria della stagione partendo dalla pole position, il francese invece, primo vincitore per Sainteloc Racing nella serie cadetta di ACI Sport, si è costruito la vittoria al via approfittando della battaglia tra Noah Stromsted, che partiva dalla pole, e Brando Badoer al suo fianco, risultando da quel momento imprendibile. Una tappa che ha ristabilito anche l'ordine tra i piloti del Ferrari Driver Academy, Tuukka Taponen e Rafa Camara. Il finlandese è reduce ormai dal terzo zero consecutivo dopo essere stato l'outsider della fase centrale della stagione ed è apparso tribolare in qualifica. Il brasiliano, che ha avuto difficoltà sul bagnato, si è ritrovato secondo nel suo raggruppamento domenica potendo così partire dalla seconda fila, ma ha tamponato Badoer ed ha riportato la rottura dell'ala anteriore, come poi anche Enzo Deligny. Per fortuna dell'alfiere Prema, Taponen si è trovato coinvolto in un contatto in curva 5 con Bhirombhakdi ed un incolpevole Valerio Rinicella, che era stato

FINE SETTIMANA INTERLOCUTORIO
Con Wharton e Nael a dividersi le vittorie il campionato ha vissuto un fine settimana interlocutorio. Camara, sotto a destra resta leader della serie. Sotto Badoer, giunto terzo in gara-2 e ora terzo anche in campionato

LA SCOMPARSA DI LUCA SALVADORI

TRAGEDIA IN CASA TRIDENT

Il fine settimana del Red Bull Ring è stato raggelato dalla notizia della scomparsa di Luca Salvadori. Il 32enne milanese oltre che pilota motociclistico e affermato youtuber del mondo dei motori, era figlio di Maurizio Salvadori, fondatore di Trident che da tre anni prende parte alla Formula Regional European Championship. Un altro momento di dolore nel paddock a quasi un mese dalla scomparsa di Luca Persiani, che seguiva come coach driver Nicola Lacorte in seno al team lombardo. Oltre alla vettura del pisano, anche le monoposto di Roman Bilinski e Ruiqui Liu hanno preso parte alla corsa della domenica con il musetto della loro Tatuus nero in segno di lutto. Scomparso sabato 14 a Frohburg in un incidente avuto in una gara in salita, la nuova avventura che Luca aveva intrapreso nel 2024, dopo aver annoverato CIV e Moto E al suo curriculum. Un appassionato però anche delle quattro ruote che lo aveva visto nel 2021 prendere parte alla BMW M2 sul circuito di Misano all'interno degli ACI Racing weekend. Una perdita che ha colpito i tanti addetti ai lavori che l'avevano conosciuto anche nelle saltuarie apparizioni a supporto del team di famiglia, che gli ha dedicato anche la vittoria arrivata a Baku in Formula 2 con Richard Verschoor. ●

IL DRAMMA IN CASA TRIDENT

Sopra Luca Salvadori che ha perso la vita a Fronburg in una gara motociclistica in salita. Una tragedia in casa Trident che piange la scomparsa del figlio del patron del sodalizio Maurizio Salvadori

autore sino a quel momento di uno dei migliori fine settimana della sua stagione di esordio nel campionato. Camara ha abilmente recuperato da fondo gruppo sino all'ottavo posto sotto la bandiera a scacchi, mentre sul podio Nael ha ottenuto il successo rintuzzando gli attacchi di Stromsted e Badoer. Eccellente quarto posto per Matteo De Palo, secondo miglior rookie in classifica, che ha preceduto Wharton, autore di una straordinaria rimonta dopo una difficile qualifica sul bagnato. L'australiano però viene sopravanzato da Badoer nella classifica generale (162 a 156) mentre Camara conduce con 243 punti, contro i 178 di Taponen. Con la pioggia del sabato erano state invece le vetture di ART GP a mettere sotto pressione Wharton, che si è dovuto difendere dapprima dagli attacchi di Alessandro Giusti, poi terzo al traguardo, ed infine da Evan Giltaire, che fino all'ultimo ha provato a replicare quella vittoria che era arrivata in gara-2, purtroppo per lui senza successo. In condizioni difficili ha brillato per esperienza Roman Bilinski, che il suo rientro nella serie dopo l'incidente estivo lo ha visto completare in zona punti tutte e quattro le corse, con il quarto posto di gara-1 come miglior risultato. Giro veloce di Nicola Lacorte, seguito da Luca Ghiotto come coach-driver in questa occasione, in gara-1 che ha azzardato la scelta delle gomme slick nel finale dopo un contatto che lo aveva costretto ai box, mentre tra i giovani italiani da segnalare il 14° posto in rimonta dopo una situazione analoga per Giovanni Maschio. ●

CLASSIFICHE

FRECA a Spielberg (A)
14-15 settembre

Gara-1: 1. James Wharton (Prema) 18 giri in 32'42"622 alla media di 143,05 km/h; 2. Evan Giltaire (ART) a 0"833; 3. Alessandro Giusti (ART) a 3"185; 4. Roman Bilinski (Trident) a 4"972; 5. Enzo Peugeot (Sainteloc) a 12"792; 6. Valerio Rinicella (MP) a 13"027; 7. Brando Badoer (VAR) a 16"943; 8. Ugo Ugochukwu (Prema) a 19"250; 9. Noah Stromsted (RPM) a 22"338; 10. Matteo De Palo (Sainteloc) a 23"016; 11. Rafa Camara (Prema) a 26"341; 12. Tuukka Taponen (R-Ace) a 26"903; 13. Theophile Nael (Sainteloc) a 27"202; 14. Giovanni Maschio (RPM) a 31"534; 15. Nikita Bedrin (MP) a 32"985; 16. Enzo Deligny (R-Ace) a 34"508; 17. Dorian Pin (Iron Dames) a 37"409; 18. Ivan Domingues (VAR) a 39"471; 19. Kanato Le (G4) a 35"733; 20. Pedro Clerot (VAR) a 39"557; 21. Romain Andriolo (G4) a 40"164; 22. Nico Lacorte (Trident) a 49"326; 23. Marta Garcia (Iron Dames) a 1'08"948; 24. Nikhil Bohra (MP) a 1'16"884.

Giro veloce: Nico Lacorte in 1'32"392 alla media di 168,5km/h.

Gara-2: 1. Theophile Nael (Sainteloc) 18 giri in 31'32"705 alla media di 148,08km/h; 2. Noah Stromsted (RPM) a 0"445; 3. Brando Badoer (VAR) a 1"086; 4. Matteo De Palo (Sainteloc) a 1"629; 5. James Wharton (Prema) a 1"823; 6. Pedro Clerot (VAR) a 2"190; 7. Nikita Bedrin (MP) a 2"617; 8. Rafa Camara (Prema) a 3"110; 9. Roman Bilinski (Trident) 3"403; 10. Zachary David (R-Ace) a 3"663; 11. Ivan Domingues (VAR) a 4"024; 12. Evan Giltaire (ART) a 4"487; 13. Ugo Ugochukwu (Prema) a 3"720; 14. Enzo Peugeot (Sainteloc) a 5"125; 15. Giovanni Maschio (RPM) a 5"287; 16. Marta Garcia (Iron Dames) a 7"072; 17. Kanato Le (G4) a 7"960; 18. Dorian Pin (Iron Dames) a 8"592; 19. Ruiqi Liu (Trident) a 10"923; 20. Nikhil Bohra (MP) a 12"221; 21. Nico Lacorte (Trident) a 16"443.

Giro veloce: Noah Stromsted in 1'27"758 alla media di 177,46km/h.

Il Campionato: 1. Rafa Camara 243 punti; 2. Tuukka Taponen 178; 3. Brando Badoer 162; 4. James Wharton 156; 5. Alessandro Giusti 155; 6. Noah Stromsted 102; 7. Evan Giltaire 87; 8. Pedro Clerot 78; 9. Ivan Domingues 75; 10. Enzo Deligny 59.

SLATER DOMINATORE

CON DUE VITTORIE FREDDIE SI PRENDE TUTTA LA SCENA NELL'APPUNTAMENTO AUSTRIACO. NELLA TERZA SFIDA È YAMAKOSHI A METTERSI TUTTI ALLE SPALLE

ANTONIO CARUCCIO

Dominio di Freddie Slater al Red Bull Ring per il secondo dei tre round della Euro4 Championship che ha disputato la seconda tappa della stagione in Austria. Al secondo anno di vita della serie continentale per vetture Formula 4 promossa da ACI Sport e da WSK è confermato il successo di iscritti, con 29 vetture presenti sul circuito di Spielberg che rappresenta anche l'unica tappa al di fuori dei confini territoriali, dopo l'apertura del Mugello ed il finale previsto a Monza. Slater, portacolori di casa Prema ha conquistato due vittorie prendendo la vetta del campionato grazie alla gestione delle tre gare tra loro contraddistinte da differenti condizioni meteo. La pioggia ha infatti colpito la regione stiriana abbattendo anche le temperature, che tuttavia non hanno risparmiato spettacolo. In gara-1, partito dalla pole position, l'inglese ha rintuzzato fino all'ultimo giro con la ripartenza dalla safety car avvenuta per l'incidente occorso a Gianmarco Pradel precedendo sulla linea del traguardo il compagno Tomass Stolcermanis. Il lettone ha battagliato con Kean Nakamura, completando un podio tutto Prema. La seconda corsa, disputatasi nella mattinata di domenica sotto la pioggia battente, dopo la

partenza in regime di safety car, ha visto il contatto tra Slater e Stolcermanis alla ripartenza dell'ottavo passaggio, costringendo il lettone in ghiaia. Il britannico ha comunque mantenuto la vittoria nonostante 5 secondi di penalità inflitti dalla direzione gara, venendo accompagnato sul podio dalla coppia di casa Van Amersfoort Racing che ha visto Gustav Jonsson chiudere in piazza d'onore, in volata su Hiyu Yamakoshi. La terza manche ha offerto la possibilità di rivincita ad uno agguerrito Stolcermanis, che nelle battute iniziali di gara ha provato a mettere sotto pressione Slater, ma Freddie ha tenuto giù il piede all'interno dell'ultima curva, costringendo il compagno all'esterno. Pur rientrando in traiettoria, non è più riuscito a mantenere il rit-

PROTAGONISTA ASSOLUTO
Con due belle vittorie Freddie Slater è stato ancora una volta protagonista assoluto e ora guida la classifica del campionato promosso da ACISport e WSK

YAMAKOSHI BUON BOTTINO
Con una vittoria e un terzo posto Hiyu Yamakoshi ha colto un buon bottino di punti in Austria che gli consente di mantenere la seconda piazza in campionato a 11 lunghezze dalla vetta della classifica. A destra Al Dhaeri che ha chiuso al secondo posto la terza sfida

mo del gruppo di testa, concludendo solo sesto. Slater è poi stato penalizzato di 5 secondi nuovamente per questa azione scivolando in chiusura del podio, cedendo la vittoria a Yamakoshi ed il secondo posto ad un ottimo Rashid Al Dhaheri, terzo al traguardo dopo un recupero concreto e costante nel corso della gara che ha visto il pilota degli Emirati Arabi Uniti precedere Slater nella classifica finale. Un fine settimana al di sotto delle aspettative per Akshay Bohra, che arrivava in Austria da leader del campionato dopo la tappa toscana. Il minore della seconda famiglia indiana da corsa dopo i Maini si è dovuto accontentare di due quarti posti nelle gare dispari, mentre in gara-2 dopo una qualifica difficile non è riuscito ad andare oltre il 12° posto. Debutto complicato invece per Thomas Bearman, portato in pista dal team Hitech. Dopo essere cresciuto nel paddock al fianco del fratello Ollie campione della serie tricolore nel 2021, impegnato nel parallelo debutto con Haas, non è andato oltre un 19° posto in gara-1. ●

CATEGORIA DI RIFERIMENTO

LA SERIE SEMPRE PIÙ UN PASSAGGIO NEVRALGICO NEL PERCORSO DI CRESCITA

Il fine settimana del Red Bull Ring ha segnato anche un importante record storico per la FRECA che ha disputato la 75° corsa dalla fondazione della categoria continentale che permette ai piloti poi l'accesso al Circus mondiale della Formula 1 passando per F2 e F3. Un passaggio nevralgico dai primi passi mossi in Formula 4, sia tricolore che nella versione continentale, da cui sono passati ben tre campioni delle ultime edizioni: Andrea Kimi Antonelli, pronto al debutto in Formula 1 nel 2025 e Gabriele Minì che a Baku nel debutto in Formula 2 con Prema ha conquistato il podio. Due ragazzi parte dell'ACI Team Italia nonché di due costruttori come Mercedes e Alpine che hanno contribuito alla loro affermazione nell'olimpo nel motorsport, ma i cui primi passi sono stati mossi proprio nel campionato organizzato da ACI Sport e WSK. Senza dimenticare Oliver Bearman, che già debuttò in F1 a Jeddah al posto di Carlos Sainz, e che in vista dell'impegno a tempo pieno nel 2025 con Haas ha sostituito Kevin Magnussen in Azerbaijan. Un successo organizzativo dunque quello delle monoposto per ACI Sport, coadiuvato anche dal lavoro di supporto con la Scuola Federale con le lezioni teoriche. ●

CLASSIFICHE

Euro4 a Spielberg (A) 14-15 settembre

Gara-1: 1. Freddie Slater (Prema) 18 giri in 32'01"897 alla media di 145,8 km/h; 2. Tomass Stolcermanis (Prema) a 1"591; 3. Kean Nakamura (Prema) a 1"878; 4. Akshay Bohra (US Racing) a 2"939; 5. Maxim Rehm (US Racing) a 3"112; 6. Davide Larini (PHM) a 3"192; 7. Gustav Jonsson (VAR) a 3"843; 8. Alex Powell (Prema) a 4"094; 9. Rashid Al Dhaheri (Prema) a 4"156; 10. Luca Viilsorenau (Real) a 4"235; 11. Deagen Fairclough (Hitech) a 4"771; 12. Enea Frey (Jenzer) a 4"955; 13. Maksimilian Popov (PHM) a 5"230; 14. Everett Stack (PHM) a 5"477; 15. Reza Seewooruthun (Hitech) a 6"507; 16. Kai Daryanani (Cram) a 6"736; 17. Lin Hodenius (VAR) a 6"885; 18. Andrija Kostic (VAR) a 7"367; 19. Thomas Bearman (Hitech) a 8"394; 20. Edward Robinson (US Racing) a 9"323; 21. Kabir Anrug (US Racing) a 10"762; 22. Alvise Rodella (VAR) a 11"830; 23. Gianmarco Pradel (US Racing) a 29"653; 24. Enzo Yeh (R-Ace GP) a 36"572; 26. Hiyu Yamakoshi (VAR) a 3 giri.
Giro veloce: Kean Nakamura in 1'35"119 alla media di 163,7 km/h.

Gara-2: 1. Freddie Slater (Prema) 16 giri in 32'49"958 alla media di 145,8 km/h; 2. Gustav Jonsson (VAR) a 6"298; 3. Hiyu Yamakoshi (VAR) a 7"554; 4. Maxim Rehm (US) a 10"188; 5. Tomass Stolcermanis (Prema) a 10"525; 6. Rashid Al Dhaheri (Prema) a 11"601; 7. Kean Nakamura (Prema) a 12"171; 8. Gianmarco Pradel (US) a 18"466; 9. Maksimilian Popov (PHM) a 19"977; 10. Ethan Ischer (Jenzer) a 24"779; 11. Deagen Fairclough (Hitech) a 25"057; 12. Akshay Bohra (US Racing) a 28"504; 13. Alex Powell (Prema) a 28"919; 14. Davide Larini (PHM) a 34"332; 15. Lin Hodenius (VAR) a 37"157; 16. Dion Gowda (Prema) a 37"894; 17. Luka Sammalisto (R-Ace) a 38"409; 18. Alvise Rodella (VAR) a 39"511; 19. Enea Frey (Jenzer) a 42"607; 20. Reza Seewooruthun (Hitech) a 43"455; 21. Edward Robinson (US Racing) a 43"851; 22. Andrija Kostic (VAR) a 46"865; 23. Luca Vilsorenau (Real) a 47"965; 24. Kai Daryanani (Cram) a 51"068; 25. Jack Beeton (US) a 53"705; 26. Enzo Yeh (R-Ace) a 59"430; 27. Kabir Anurag (US) a 1'02"226; 28. Everett Stack (PHM) a 1'04"160.
Giro veloce: Freddie Slater in 1'46"048 alla media di 146.8 km/h.

Gara-3: 1. Hiyu Yamakoshi (VAR) 19 giri in 32'30"566 alla media di 151,74 km/h; 2. Rashid Al Dhaheri (Prema) a 3"975; 3. Freddie Slater (Prema) a 4"632; 4. Akshay Bohra (US) a 8"850; 5. Alex Powell (Prema) a 9"430; 6. Tomass Stolcermaniss (Prema) a 10"077; 7. Edward Robinson (US) a 10"554; 8. Reza Seewooruthun (Hitech) a 11"163; 9. Dion Gowda (Prema) a 12"950; 10. Maxim Rhem (US) a 13"313; 11. Luca Piisoreanu (Real) a 13"949; 12. Ethan Icsher (Jenzer) a 14"235; 13. Maksimilian Popov (PHM) a 14"593; 14. Enea Frey (Jenzer) a 15"938; 15. Deagen Fairclough (Hitech) a 16"887; 16. Kabir Anurag (US) a 17"370; 17. Gustav Jonsson (VAR) a 17"991; 18. Luka Sammalisto (R-Ace) a 19"771; 19. Andrija Kostic (VAR) a 21"598; 20. Enzo Yeh (R-Ace) a 22"740; 21. Alvise Rodella (VAR) a 23"232; 22. Lin Hodenius (VAR) a 23"784; 23. Everett Stack (PHM) a 24"168; 24. Thomas Bearman (Hitech) a 26"139; 25. Davide Larini (PHM) a 34"842.
Giro Veloce: Reza Seewooruthun in 1'32"871 alla media di 167,6 km/h.
Il campionato: 1. Slater 94 punti; 2. Yamakoshi 83; 3. Bohra 78; 4. Jonsson 54; 5. Stolcermaniss 52.

MARIO DONNINI

I MAGNIFICI 7 CAVALCANO ANCORA

SETTE VINCITORI DI TAPPA NEL MONDIALE DI FORMULA UNO NON CAPITAVANO DAL LONTANISSIMO 2012, QUANDO CE NE FURONO ADDIRITTURA OTTO, MA QUELLO ERA UN ALTRO CIRCUS. LA VERITÀ È CHE UNO SPETTACOLO COSÌ APPASSIONATAMENTE INDECIFRABILE RAPPRESENTA LA GRANDE SORPRESA E ALLO STESSO TEMPO LA VERÀ NOVITÀ DI QUESTO CAREZZEVOLE 2024. CHE ARRIVA DOPO DIECI ANNI DI TURBOBRIDO TROPPO SPESSO PURGATORIALE...

SIAMO IN UN'ERA FATATA DELLA F.1. DOPO DIECI ANNI DI TURBOIBRIDO FATTO QUASI SEMPRE DI MONOLOGHI, PER LA PRIMA VOLTA IL CIRCUS SEMIELETTRIFICATO È ALL'INSEGNA DELLA LOTTA INCERTA E DELLA SFIDA APERTA, ADDIRITTURA TRA QUATTRO TOP TEAM IN PISTA. A PARTE PEREZ, TUTTI I RISPETTIVI PILOTI HANNO VINTO UNA GARA E POSSONO INCIDERE NELLE ALTRE. E ALLORA GODIAMOCELA...

UN'IMMAGINE ECCEZINALE ED EMBLEMATICA
Racchiusi in una sola immagine, peraltro eccezionale, ecco i sette vincitori di tappa impegnati a Montecarlo: Leclerc, Norris, Sainz, Piastri, Russell, Verstappen e Hamilton, ovvero i Magnifici Sette

Essù, la faccenda è sanata. La stagione 2024, fatte salve ulteriori sorprese pur sempre dietro l'angolo, comunque vada sarà ricordata come la stagione dei Magnifici Sette, ovvero degli altrettanti piloti in grado di aggiudicarsi una gara a testa, in un mondiale peraltro ancora bello aperto, specie per quanto riguarda la lotta tra i Costruttori.
Comincia Max Verstappen per la felicità della Red Bull, quindi in Australia c'è la prodezza di Carlos Sainz, redivivo dall'ospedale e rientrato in Ferrari. E a Miami tocca a Lando Norris e alla McLaren impazzire di gioia. Siamo solo all'inzio della trama, perché a Monaco spetta a Charles Leclerc stupire il mondo e commuoverlo, con un weekend stupendo e dittatoriale, al volante di una Ferrari ritrovata. Tra l'Austria e la Gran Bretagna, complici certe intemperanze comportamentali d Max Verstappen, dapprima fortunosamente e poi con merito riesplode la Mercedes, che va a segno a sorpresa con Russell al Red Bull Ring e grazie anche a un sontuoso Hamilton, in un'imbanderata e strafelice Silverstone. Quindi in Ungheria gode Piastri, che, per la verità, aveva prtato la McLaren al successo anche nella sprint race del Qatar 2023, ma le gare piccole non fanno statistica, quelle lunghe sì. E così siamo a sette vincitori di tappa. Un vero e proprio record riparatore per i turboibridi, si diceva.

Altri tempi!

Faccenda sanata rispetto a cosa? Be', aggiustata se considerata rispetto alla traumatica polarizzazione e al quasi monopolio che aveva accompagnato, nell'ormai lontano 2014, la semielettrificazione della F.1. Furono mesi e anni duri, quelli, per lo spettacolo in pista e la competizione aperta, visto che l'intero settore premi e coppe venne praticamente consegnato in mano alla Mercedes, che oggi come allora - ma ormai ancora per poco - aveva in Hamilton il suo profeta.

Un inizio traumatico

Mai formula tecnologica fu più rivoluzionaria e traumatica, nell'applicazione, di quella ibrida in F.1. In fondo lo stesso avvento del motore turbo, dal 1977 al 1985, era stato contrassegnato da tre lustri di convienza e sperimentazione, rispetto all'aspirato. Il turboibrido no, ovvero ben poco. Certo, c'erano state le possiblità di vedere in azione i primi pioneristici kers, addirittura annunciati nell'ultimo periodo della Presidenza d Max Mosley in Fia, ma la verità è che l'avvento forzato delle powertrain nel 2014, coi due motogeneratori ➔

affiancati al propulsore aspirato, segna una dolorosa soluzione di continuità col passato, consegnando di fatto il potere in pista alla Mercedes, che quanto a know-how della materia e competitività di base, parte con due anni di vantaggio rispetto alla concorrenza.
Non solo, la concorrenza in pista non è tale e fa fatica perfino a esprimersi. La Ferrari arranca e all'inizio la Renault suda addirittura per accendere i motori. La stessa Honda, quando arriverà, si ritroverà sottoposta alla più dura lezione e alla più ghiaccia delle docce fredde, con quel giudizio del suo pilota McLaren Fernando Alonso che resta impresso per sempre a tutti: "Gp2 engine".
Il resto è nella memoria e sotto gli occhi di tutti. Dal punto di vista della competizione pura, si assiste a un lunghissimo periodo penitenziale, visto che per sette anni e fino a tutto il 2021 c'è gloria solo per il team di Toto Wolff e per la punta di diamante Hamilton, fatto salvoo il guizz bello d Nico Rosberg nel 2016.
Col cambio della guardia che avvene però nel finalone di Abu Dhabi 2021, con un fischio arbitrale mai così discusso e controverso. Insomma, ciascuno di giudizio può dare il suo, ma la verità è che non si tratta certo del segmento di storia della Formula Uno più gradito e gradevole, almeno agli occhi di coloro che amano la lotta aperta e incerta.

Il prosieguo è anche peggio...

Eppure a guardarlo gara dopo gara, il campionato 2021, quello della guerra senza quartiere tra la Mercedes di Hamilton e la Red Bull di Verstappen, si presenta come meraviglioso e per certi versi irripetibile. Peccato solo che l'ultimo tuffo di entrambi viene rovinato dall'epilogo che lascia la bocca amara, a prescindere dal tifo e da chi vince e chi perde. Però, caspita, che roba. Era dalla seconda metà del 1976 tra Niki Lauda e James Hunt che non venivano evocate emozioni altrettanto sconvolgenti.
Bingo. Sembra l'inzio di un'era finalmente felice per le trame della F.1, e invece no. Perché il 2021 segna anche la fine di un ciclo tecnico-regolamentare, con l'avvento, anzi, il ritorno dell'effetto suolo e rieccoti un'altra supremazia praticamente indiscrminata, quella della Red Bull pennellata da Newey che ha in Verstappen il suo spietato e sempre più impeccabile esecutore agonistico.

Questa sorprendente stagione

Poi, all'improvviso, mentre sembra d'essere alle solite, in preda all'inesorabile padrone dalle prevedibili trame, il deflagrante colpo di scena targato 2024, dopo tre anni di cannibalismo dell'olandese. A Miami Newey se ne va. Verso dove, sarà solo Autosprint a svelarlo, mesi dopo. Ma qui è il come che lasca basiti. Perché senza di lui alla Red

TANTE FESTE PER VITTORIE BEN DIVISE
I quattro top team del mondiale 2024 non stanno a lesinare feste e foto ricordo, visto che le occasioni non non mancano di certo, con la vittoria della Ferrari di Leclerc a Monza in primo piano. Incuriosisce questa immagine in casa Red Bull, in basso, dove le espressioni incerte lasciano intravedere quasi un presagio della fine dell'era d'oro...

Bull la favolosa RB20 diventa improvvisamente un mistero complicato, perdendo tutta la supremazia e la stordente prestazionalità e comincando di conseguenza a vincere di meno, molto di meno. Siamo di fronte a uno dei colpi di scena più clamorosi nella storia della Formula Uno moderna. E il film western camba trama, perché dal Texano dagli occhi di ghiaccio, tale sembrava, Max Verstappen, nel giro di qualche mese si passa appunto ai Magnifici Sette.

Adesso è un gran bell'andare

Non importa chi e come vincerà. Ora, finalmente, dopo dieci anni, il turboibrido propone in pista trame aperte quanto imprevedibili. Ci sono quattro top team sospettati di poter essere lì lì per vincere. Ed è solo l'avvicendarsi de circuiti, degli asfalti, delle conformazioni, delle temperature e delle fasi meteo a influenzare una sempre mutevole scala dei valori, che tanto deve al rendmento delle gomme. Ormai le vetture sono finalmente track sensitive, ovvero dipendono dalla pista, quindi la sorpresa è sempre dietro l'angolo.
E questo per due sostanzali motivi, il primo dei quali poco rallegra. La verità è che la Formula Uno è sempre più una sorta di monomarca mascherato. Se togli per un po' dalla mischia Newey, il solo in grado di fare davvero la differenza, i valori i campo tendono inesorablmente ad appiattursi e quasi a coincidere. A quel punto la differenza la fanno solo i decimi, attribuibili a fattori transitori e marginali. Secondo aspetto, siamo ormai e di nuovo alla fine di un ciclo, che si esaurirà al termine della prossima stagione, dando poi vita a un nuovo e radicale cambiamento. Quindi, dai e dai, la forbice tra rivali tende virtuosamente a restringersi, con un bel guadagno per lo show e la qualità della sfida.

Gl ultimi sono ultimi, eppure...

E sorprende anche il ristretto divario tra primi e ultimi, in griglia di partenza. È chiaro, dati alla mano tra le dieci monoposto in pista la Sauber appare senza dubbio la meno efficace e temibile di tutte, però è anche vero che nella storia F.1 mai e poi mai la differenza tra il primo e l'ultimo del mazzo è così lieve come ora. E questa è un altra nota di merito per lo stato delle cose attuale. Oltretutto, visto che l'anno prossimo la formula tecnca in atto vivrà l'ultimo tango, non sono previsti stravolgimenti progettuali, investmenti esplosivi o chissà quali colpi di coda, pertanto, stando alla logica questa situazione dvremmo portarcela dietro sino alla fine del 2025, il che non è male. Mai era successo nell'era turbobrida di avere sette vincitori. Non capitava dal 2012, quando furono otto. Un consiglio? Godiamocela. Chi vuol esser lieto sia. Nel dopodoman non v'è certezza. ●

IL MANTO DI MONZA È UN'ECCELLENZA!

I LAVORI CHE HANNO FATTO RINASCERE IL TEMPIO DELLA VELOCITÀ, SONO STATI UN FIORE ALL'OCCHIELLO ANCHE PER LA SUPERFICIE DELLA PISTA CHE HA AIUTATO IL TRIONFO FERRARI!

MATTEO NOVEMBRINI

L'asfalto come scienza, il circuito di Monza quale nuovo riferimento mondiale. Lo dice Maurizio Crispino, Progettista e Direttore dei Lavori per conto della Società MCI Infrastructures Engineering di Milano nella riqualifica della pista brianzola. Un circuito sul quale sono stati fatti interventi di prim'ordine, con procedure e materiali d'avanguardia. Un lavoro che rende orgoglioso il professor Crispino, già chiamato in passato per operare sul tracciato lombardo e pure su quello di Misano, che ospita il Motomondiale. Quella del 2024 è stata una sfida per molte ragioni, perché c'era la necessità di portare l'Autodromo ad un nuovo livello. La ricerca di un asfalto qualitativamente alto, con obiettivi ambientali, strutturali e perché no agonistici precisi sono stati alla base di una sfida che, dopo l'edizione 2024, si può dire vinta.

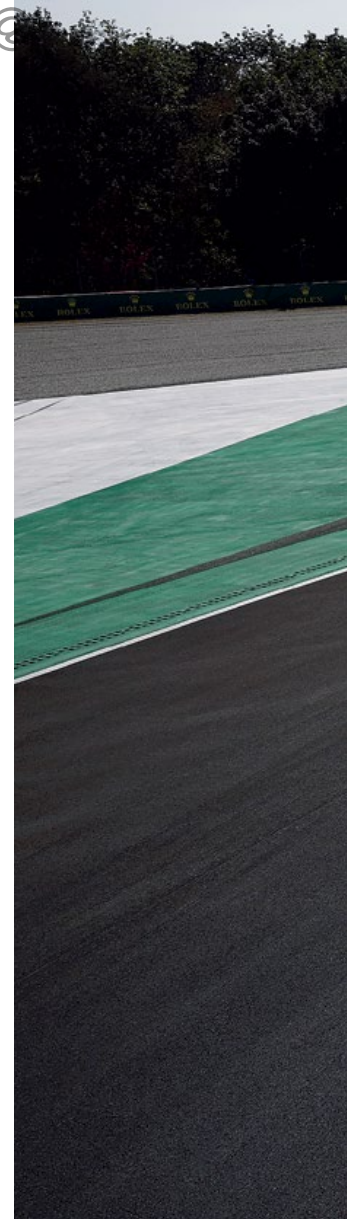
- Lei è un appassionato di F.1. Cosa ha provato quando, dopo Misano, siete stati scelti per i lavori a Monza?

«E' stata una bellissima soddisfazione, nella consapevolezza che ci aspettava un'importante sfida».

- Nello specifico, che tipo di lavorazione è stata fatta sull'asfalto di Monza?

«E' frutto di un lungo percorso di studi, sperimentazioni e prove. Avevamo tre obiettivi: prestazioni, sostenibilità e durabilità. Per le prestazioni cercavamo innanzitutto aderenza, regolarità, qualità e planarità. Riteniamo di aver pienamente raggiunto gli obiettivi di sostenibilità, perché sono contenuti aggregati anche di tipo non naturale. Altro tema era considerare le temperature sempre più alte, in casi estremi oltre i 60° C, quindi bisognava cambiare pagina rispetto agli asfalti che si facevano anni fa. Quinti tutti i materiali, in particolare aggregati, bitumi e componenti aggiuntive erano preordinate al raggiungimento di questi tre obiettivi principali, appunto prestazioni, sostenibilità e durabilità. Dal punto di vista tecnico mi piace sottolineare l'esecuzione, perché abbiamo adottato metodologie di stesa, di preparazione del piano di appoggio e di realizzazione di ultimissima generazione, tra le più avanzate che ci sono oggi. Posso dire che i piloti hanno confermato l'altissima qualità del piano viabile a livello di planarità. Penso poi che vada posto un accento particolare sul fatto che sia stato compiuto uno studio scientifico-ingegneristico dell'asfalto. Oggi l'asfalto è considerato da alcuni come una materia da approccio empirico. E' vero che l'esperienza conta, ma quello che ci tengo a sottolineare è che l'asfalto è una tecnologia, con una sua scienza. Questo è molto importante. Vale per tutto: auto, moto e gli stessi pneumatici. Dietro al pneumatico ci sono scienze e tecnologie incredibili, e vorrei che passasse il messaggio che per l'asfalto è la stessa cosa. Nel caso di Monza, è tra le poche volte che viene utilizzato un approccio così scientifico e così ingegneristico nello studio del manto stradale. Non sempre è stato fatto. Noi lo abbiamo fatto, e questo mi piace dirlo. Sono di estrazione scientifica, ho dedicato tanti studi e ricerche alle pavimentazioni in asfalto, quindi dentro c'è tutto un percorso di vita. Oggi questo asfalto è lo stato dell'arte delle conoscenze a livello mondiale per quanto riguarda il settore».

- Crede dunque che Monza abbia stabilito un nuovo standard in calendario?

«Onestamente crediamo di sì. Anche Misano, a dire degli addetti ai lavori, è considerato un top di gamma per usare termini automobilistici. Misano è considerato un riferimento mondiale e credo che potrà essere così anche per Monza. Non solo per i valori di aderenza che è in grado di fornire, ma anche per la tipologia di aderenza. Mi spiego: il successo Ferrari, oltre ad aver dato a tutti gli italiani una grande gioia, ha anche dimostrato che il grip esiste e che i pneumatici se ben gestiti non subiscono una particolare usura. Leclerc ha dimostrato che si poteva andare fino in fondo con un solo cambio gomme. Abbiamo ottenuto il risultato che speravamo, ovvero un alto livello di grip che però non consuma le gomme fino a rendere obbligatoria la doppia sosta. Siamo dunque contenti di

> PER IL MANTO STRADALE MONZA HA STABILITO UN NUOVO STANDARD, IL GP D'ITALIA LO DIMOSTRA
>
> MAURIZIO CRISPINO

UNA SUPERFICIE IDEALE PER L'IMPRESA DI CHARLES LECLERC

Se Leclerc doveva sperare su un asfalto ideale per portare a termine col minor consumo di gomme possibile l'impresa di correre (e vincere) il Gp d'Italia con una sola fermata, era proprio sull'asfalto prescelto per Monza che poteva confidare, per avere una situazione ottimale. E tutto, alla fine, è andato in porto nel migliore dei modi

aver studiato un asfalto che ha una tipologia di grip contemporaneamente adesivo ed isteretico, molto ben bilanciato, e crediamo di aver raggiunto un risultato davvero eccellente».

- Ha parlato di obiettivi pienamente raggiunti, per cui è lecito pensare che anche la Pirelli abbia apprezzato il vostro lavoro.

«Ho parlato con Pirelli, e devo dire che erano molto contenti del lavoro eseguito. Hanno espresso soddisfazione, e per noi questo è stato un importante riscontro».

- I risultati raggiunti con quel tipo di asfalto, in qualche modo, hanno originato la vittoria Ferrari. Siete stati, se non gli artefici, un contributo rilevante per il successo di Leclerc.

«Diciamo di sì. In cuor mio ho contribuito alla vittoria Ferrari (sorride, ndr). *Devo dire che era già accaduto nel 2019, quando eravamo intervenuti per la riqualifica dell'asfalto della Roggia ed anche in quell'occasione vinse Leclerc. Diciamo che portiamo bene al Cavallino Rampante».* ●

IL CURRICULUM DI MAURIZIO CRISPINO

Professore Ordinario di Costruzione di Strade, Ferrovie ed Aeroporti nel Politecnico di Milano

Presidente della Sottocommissione Nazionale dell'UNI "Materiali Stradali"

Presidente del Comitato Italiano "Pavimentazioni" e componente dell'International Technical Committee Pavements della World Road Association/PIARC

Presidente della World Conference on Pavement and Asset Management – WCPAM2017 e dell'International Sympoium on Road Surface Characteristics – SURF2022

Progettista e Direttore dei Lavori per conto della Società MCI Infrastructures Engineering di Milano dell'intervento di riqualifica della pista

PAJARI IN CILE AL POSTO DI KATSUTA

L'astro nascente del rallismo finlandese Sami Pajari, avrà l'opportunità navigato da Enni Malkonen, di continuare la sua crescita ai massimi livelli del Campionato Mondiale Rally, al volante della Toyota Yaris Rally 1 ufficiale al prossimo Rally del Cile Bio Bio e all'Europan Central Rally. Pajari sostituirà in Sud America Takamoto Katsuta, che poi rivedremo in gara sulla Yaris Rally 1 ufficiale sia al Central European che nella prova di casa in Giappone. Il 22enne driver finlandese è stato inserito nello schieramento di quattro vetture del team nipponico per il prossimo round in Cile dal 26 al 29 settembre, quando si unirà a Kalle Rovanperä, Elfyn Evans e Sébastien Ogier in azione sulle varie speciali sterrate della gara sudamericana. Al Central European Rally dal 17 al 20 ottobre, la formazione completa del Team Toyota sarà invece composta da Evans, Ogier, Katsuta e Pajari che affronteranno le strade asfaltate e tecniche di Germania, Repubblica Céca e Austria.

A SANREMO RALLY PER DUE TRICOLORI

Rally moderno prima e gara storica subito dopo: gli organizzatori del Rallye di Sanremo hanno deciso di dare vita a un fine settimana ad altissima intensità, che porterà le vetture da gara da venerdì a domenica nella città ligure. Il 71° Rallye Sanremo, ultima prova del Tricolore 2024, si correrà venerdì 18 e sabato 19 ottobre, mentre il 38° Rally Storico, valido per Italiano ed Europeo della specialità, si correrà sabato 19 e domenica 20 ottobre. Già confermata anche la prova speciale Ghimbegna-Soldano di 26,72 km di lunghezza, che unisce in un unico tratto cronometrato le tre prove speciali del Rally delle Palme in programma invece il prossimo fine settimana.

OTTIMO ESORDIO DI BERNINI IN CROAZIA

Dodicesimo assoluto e secondo tra gli Junior: l'esordio del quindicenne Matteo Bernini al volante della Hyundai i20 R5 della squadra di famiglia, al Motul Rally Kumrovec e in coppia come sempre con l'esperto Paolo Zanini è stato molto positivo. Il pilota di Tortona, che può correre in Croazia dove le regole locali permettono ai minorenni di gareggiare, era alla sua prima esperienza al volante di una trazione integrale, dopo aver già disputato cinque gare con la 124 Abarth RGT. In un rally tecnicamente molto difficile, all'inizio reso ancora più complicato dal meteo incerto e dalle condizioni umide, con le ricognizioni svolte come sempre da passeggero sul sedile posteriore della vettura di serie, il portacolori dell'Aci Team Italia ha avuto un approccio molto maturo e ha messo assieme una gara tutta in crescita, passando dagli iniziali 8" al km di distacco dal primo ai 2"5 dell'ultima speciale. Tutto senza commettere errori e continuando a progredire in modo costante. La gara è stata vinta da Dominik Dindel, sulla Ford Fiesta Rally 2 del team Brose.

RIENTRA LA MAMMA DA CORSA CARLOTTA FEDELI

Carlotta Fedeli è tornata in pista domenica scorsa per prendere parte alla gara della Coppa Italia. Un rientro che potrebbe essere da preludio al suo prossimo impegno nel Tcr Italy, campionato che l'ha vista protagonista nelle ultime stagioni con il team Rc Motorsport gestito da papà Roberto. La romana aveva dovuto appendere provvisoriamente il casco al chiodo per l'arrivo della terzogenita Flaminia, nata lo scorso maggio. Nel campionato tricolore si ricongiugerebbe in pista con il marito Federico Paolino, completando una vera famiglia da corsa.

TORNA A GENOVA IL LANTERNA CHE SARÀ FINALE DI COPPA ITALIA

Dopo diversi anni in cui il cuore della gara è stato in Val d'Aveto, il Rally della Lanterna, che festeggia il quarantennale con la validità di Finale di Coppa Italia, tornerà a Genova. La gara, in programma il 9 e 10 novembre prossimi, coinvolgerà infatti in modo sostanziale la città che per il 2024 è stata insignita del titolo di Capitale Europea dello Sport. Si tratta di un ritorno a distanza di nove anni dall'ultima volta in cui le auto da rally hanno acceso i motori all'ombra della Lanterna e che ricorda le stagioni in cui la gara faceva parte del Trofeo Rally e ospitava la prova spettacolo di apertura all'interno del palasport cittadino.

GT ASIA, LIBERATI SUL PODIO A SHANGHAI

Bob Yuan e Leo Ye Hongli sono i campioni del Gt World Challenge Asia. Nel sesto e ultimo appuntamento di Shanghai, l'equipaggio del team Origine Motorsport ha bissato il successo ottenuto in occasione della tappa del Fuji con la Porsche 911 Gt3 R. A salire sul podio è stato anche Edoardo Liberati, che in gara 1 ha conquistato con la Lamborghini Huracán Gt3 Evo2 del team Vsr divisa con Bian Ye il terzo posto della Pro-Am ed il settimo assoluto, chiudendo due posizioni dietro nella seconda gara.

ELBA STORICO PRONTO

Settima prova del FIA European Historic Rally Championship e settima del Campionato Italiano Rally Autostoriche, la 36ª edizione del Rallye Elba Storico è già definita nei dettagli. La gara, prevista per il 27 e 28 settembre prossimi, è strutturata su due tappe con dieci prove speciali complessive, con la parte occidentale dell'isola coinvolta il primo giorno e quella orientale il secondo. La "Marciana Marina-Marciana-Campo", verrà utilizzata per la prima volta nella gara storica, mentre la classica prova "Monumento" sarà percorsa al contrario rispetto al 2023. Toccante l'iniziativa degli organizzatori di dedicare la speciale "Innamorata", in programma il secondo giorno, al ricordo di Anna Puccini, una bambina elbana grande appassionata di rally e prematuramente scomparsa nel 2022.

ANCHE RAYMOND BREEN A RALLYLEGEND

Al volante della sua Subaru Legacy sarà a Rallylegend anche Raymond Breen, papà di Craig, scomparso in un terribile incidente lo scorso anno durante una sessione di test in Croazia. La sua sarà una presenza molto emozionante, che si aggiunge a quella di tanti altri nomi prestigiosi che hanno già staccato il biglietto di presenza per l'evento in programma a San Marino dal 10 al 13 ottobre prossimi. Gli ultimi a essersi aggiunti alla lista sono Francois Delecour, al volante di una Peugeot 306 Maxi, Romain Dumas, con la Porsche Carrera Gt3, Armin Schwarz su Audi Quattro, Gustavo Trelles con la Subaru Impreza Gruppo A e Patrick Snijers con la Ford Sierra Cosworth. Tra i nostri anche Piero Longhi con una Renault Clio Williams e Andrea Crugnola con la Peugeot 106 Maxi.

GRID WALK E PUBBLICO A VALLELUNGA

A Vallelunga, per il penultimo appuntamento del Tcr Italy in programma questo fine settimana, sarà reintrodotta la grid walk per il pubblico in occasione della gara di sabato della Dsg e quella di domenica riservata alla categoria sequenziale. Come da tradizione, in occasione dell'Aci Racing Weekend i responsabili dell'autodromo romano hanno inoltre predisposto tutta una serie di attrazioni per gli spettatori, con un occhio di riguardo per i bambini.

A MONZA 52 VETTURE NEL GT WORLD CHALLENGE

Con uno schieramento di 52 vetture, Monza si appresta ad ospitare questo week-end il penultimo appuntamento del Fanatec Gt World Challenge Europe Endurance. In testa alla classifica c'è l'equipaggio Aston Martin del Comtoyou Racing formato da Mattia Drudi, Marco Sørensen e Nicki Thiim, vittoriosi alla 24 Ore di Spa. Sulla pista di casa fa il suo rientro nella serie il team Bmw Italia Ceccato Racing con Marco Cassarà, Philippe Denes e Felice Jelmini, quest'ultimo a segno (con la Honda) nel round tricolore di Imola. Sulla M4 Gt3 del Team Wrt c'è attesa ovviamente per Valentino Rossi, in equipaggio con Raffaele Marciello e Maxime Martin. Una Bmw anche per il trio Rowe Racing formato da Augusto Fargus, Dan Harper e Max Hesse, primi al Paul Ricard. A conquistare il succeso nel più recente appuntamento del Nürburgring è stata invece la Lamborghini divisa da Marco Mapelli, Jordan Pepper e Franck Perera.

IL MERENDE DECISIVO PER LA COPPA DI 1° ZONA

Il Rally di Santo Stefano Belbo – Trofeo delle Merende, in programma il 5 e 6 ottobre sarà uno snodo fondamentale per la Coppa Rally di 1° zona, anche in vista della finale nazionale, che si svolgerà invece al Rally della Lanterna, a Genova, a novembre. L'organizzazione del Cinzano Rally Team è la stessa che cura (molto bene) il Rally Regione Piemonte valido per il Tricolore, mentre il percorso presenta più di qualche novità, con tre prove speciali diverse, che comprendono il tratto di San Carlo alle porte di Santo Stefano Belbo e altre strade lungo le colline del Moscato nelle zone di Loazzolo, Cossano Belbo e Rocchetta Belbo.

CANARIE SU 2 ISOLE?

Che gli abitanti delle Isole Canarie siano talvolta un po' bizzarri non è una novità, tant'è che non c'è da sorprendersi del fatto che è allo studio l'idea di far correre la prima tappa del prossimo Rally Islas Canarias nell'isola di Tenerife (senza assistenza) e le altre due a Gran Canaria. Con tutti i rischi e le complicazioni che questa decisione comporterebbe per la prima edizione iridata della gara spagnola in programma a fine aprile del prossimo anno.

NEUVILLE VINCE A GRANADA

Sabato scorso Thierry Neuville al volante di una Hyundai i20 Rally 1 si è aggiudicato in Andalusia nel sud della Spagna il 10° Rally Ciudad de Granada, vincendo tutte le speciali della gara valida per il campionato su terra spagnolo. È stato un allenamento importante per il pilota belga in vista del prossimo Rally del Cile, così come per il léttone Martin Sesks, terzo su Ford Fiesta Rally 2, che in Sud America sarà al via su una Ford Puma Rally 1 non ibrida. Da notare che al secondo posto ha concluso il finlandese Mikko Heikkila su Skoda Fabia Rally 2 Evo.

LA GRANDE RINCORSA

EMILIO PETRONE-GIACOMO BARRI, DALL'ULTIMA FILA RIMONTANO E VINCONO DI UN SOFFIO SU DAVIDE BERTINELLI E AMBROGIO PERFETTI

GIULIO FOIANI

Nel soleggiato weekend di Vallelunga è andato in scena l'elettrizzante giro di boa della stagione 2024 di Alfa Revival Cup. Nel pomeriggio di sabato la chiave di tutto: in qualifica Giacomo Barri, in coppia con Emilio Petrone, registra il miglior tempo su giro, ma a causa di una bandiera gialla esposta la loro GTAm #50 viene retrocessa in ultima posizione. Al via, in pole, Niccolò Mercatali, in coppia con Walter Ben affiancato da Davide Bertinelli. La gara, della durata di un'ora, si apre con lo scatto di Bertinelli che subito si porta al comando al Curvone. Bernhard Laber, in coppia con Lukas Stojetz, sale dal 3° al 2° posto. Scelta strategica per la rimonta della GTAm #50 la partenza con al volante Petrone che scatta dal fondo ma subito guadagna 4 posizioni. La minaccia Petrone si fa sempre più forte perché, nella sua furiosa rimonta un giro dopo è già nono. L'apertura della pit-lane, dal 20° minuto di gara, mescola le carte. Dopo due minuti dall'apertura della finestra, Petrone si trova in ottava posizione e cede il sedile della GTAm al giovane fortissimo Giacomo Barri.

Al giro numero 14, quando numerose auto non hanno ancora fatto il pit stop, Giacomo Barri è al 14° posto, ma subito inizia a guadagnare terreno a ritmo sostenuto. Al 16° giro ottima progressione di Sabatini, in coppia con Caponi con la GTAm #86, che partito dall'undicesimo posto in griglia si è portato alle soglie del trio di testa, occupando la quarta posizione. Qui Sabatini cede il volante a Edoardo Caponi, subito impegnato a scalare il gruppo, ripartendo dalla decima posizione. Siamo al 17° giro e Giacomo Barri è già arrivato ottavo. Approfittano del cambio pilota anche Walter Ben che cede il volante a Niccolò Mercatali e inizia la rimonta battagliando con le altre GTAm In queste battute si mettono in luce anche Francesco Pantaleo, in coppia con Antonio Crescenti del Carrera Team e Stefano Barbieri, in coppia con Kevin Giovesi, del team AMG RS. Nelle stesse fasi la gara perde uno dei protagonisti: la GTAm #356 di Carlo Barbolini Cionini, accusa un guasto al cambio. E deve fermarsi. Siamo al 18° giro e Matteo Kamata con la GTAm #34 di OKP Alfa Delta Racing Team, si porta al secondo posto, superando Ambrogio Perfetti che guida per l'intera gara mentre Giacomo Barri non ha perso tempo nella rimonta e agguanta il quarto posto. Il giro dopo Barri è terzo e molto vicino ad Ambrogio Perfetti, mentre Bertinelli conduce sempre la gara. Guasto meccanico per Peter Praller con la Giulia Sprint GTA del team Formula GT e la gara perde uno dei protagonisti. Nel corso del ventesimo giro Barri supera Perfetti, dopo una decisa resistenza, alla curva del Semaforo, portandosi al secondo posto. Alle loro spalle ci sono Stojetz, Kamata, Caponi e Benedini. La rimonta di Niccolò Mercatali prosegue e si porta al nono posto. Un'altra bella rimonta quella di Edoardo Caponi che si porta fino alla sesta posizione. A rendere ancora più incerta la gara, al 21° giro la GT Veloce 2000 #60 guidata da Carlo Fabbrini della Scuderia Clemente Biondetti, esce di pista alla curva del semaforo, andando in ghiaia con ingresso della Safety Car per rimuovere la vettura in sicurezza.

Si riparte a otto minuti al termine con Bertinelli leader. Approfittando della ripartenza la rimonta di Niccolò Mercatali si concretizza in un ottimo quinto posto, che manterrà fino a fine gara. Giacomo Barri non si arrende: firma il giro veloce e la inesorabile rimonta della coppia partita in ultima fila non sembra finita. Al giro successivo è negli specchietti retrovisori di Bertinelli e sferra l'attacco al Tornantino conquistando la testa della gara. Attimi concitati anche per il terzo gradino del podio con tanto di contatto tra Lukas Stojetz e Ambrogio Perfetti, che tira fuori gli artigli e riesce a mantenere la terza posizione fino alla fine.

Dopo 29 giri vittoria di Barri e Petrone che dall'ultima posizione conquistano il successo precedente un eroico Davide Bertinelli di soli due decimi. Un'altra conclusione da cardiopalma, come a Magione, ma stavolta con le due posizioni di testa invertite. Sul gradino più basso del podio c'è Ambrogio Perfetti. ●

CLASSIFICHE

Podi di gara per classi

F TC 1600
1° Francesco Pantaleo – Antonio Crescenti, Carrera Team, Giulia Sprint GTA
2° Giovanni Serio – Massimo Guerra, Carrera Team, Giulia Sprint GTA

G1 GR.5 1600
1° Jürgen Ludwig, Formula GT, Giulia Sprint GTA

G2 TC 2000
1° Emilio Petrone – Giacomo Barri, GTAm, OKP Alfa Delta Racing Team
2° Davide Bertinelli, GTAm, Team Gatti
3° Ambrogio Perfetti, GTAm, OKP Alfa Delta Racing Team

H1 T 2000
1° Fabio Gimignani, GT Veloce 2000, Scuderia Clemente Biondetti
2° Fausto Amendolagine-Gianluca Bardelli, GT Veloce 2000, Scuderia Capannone Garage
3° Edoardo Acciai, GT Veloce 2000, Scuderia Clemente Biondetti

H1 TC 1600
1° Marco Milla-Lupoli Massimo, Giulia Super, Scuderia Capannone Garage

H2 TC 1600
1° Mattia Sordi-Giulio Sordi, Giulia Super, OKP Alfa Delta Racing Team

I TC 2500
1° Francesco Liberatore-Marco Pescosolido, Alfetta GT 6 2500, Scuderia del Grifone

I GR. 5 1600
1° Julio Diaz Magallanes, GT Junior 1.6, Scuderia Capannone Garage

RIMONTA SUPERBA E AVVINCENTE
Con una rimonta superba e avvincente Emilio Petrone e Giacomo Barri hanno conquistato una splendida vittoria a Vallelunga

IN EDICOLA IL NUOVO NUMERO

INCHIESTA: MA LE AUTO CINESI CONVENGONO VERAMENTE?

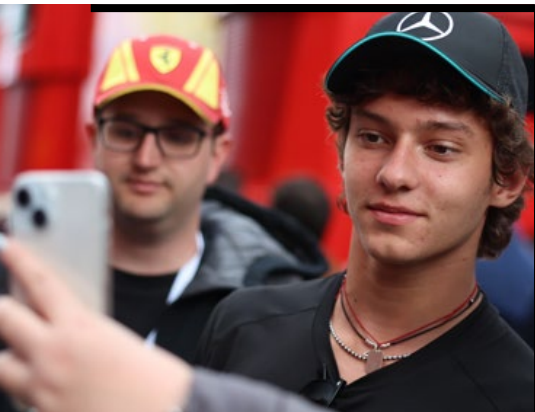
E IN PIÙ DA NON PERDERE

LAMBORGHINI TEMERARIO LA NUOVA SUPERCAR DA 920 CV

50 ANNI PORSCHE TURBO IL FASCINO INFINITO DI UN MITO

PROVE KIA SORENTO, CUPRA TAVASCAN, BMW I5 TOURING

LE REAZIONI DOPO IL "BASTIAN CONTRARIO" IN SUA DIFESA NEL POST MONZA

È UN PLEBISCITO PER KIMI ANTONELLI!

Ho appena finito di leggere il Bastian Contrario su Kimi: complimenti per come è stato descritto l'italiano "medio", sempre pronto a criticare piuttosto che esultare per un italiano che arriva in un Top Team, io grande tifoso di Alboreto ancora penso a quel mondiale sfumato, penso che questo criticare sempre il Made in Italy è semplicemente frutto di chi si sente un fallito e gode del mal comune mezzo gaudio. Noi siamo qui sognando magari un giorno di vedere Kimi vincere su una Rossa.
Grazie anticipatamente per l'attenzione e lo sfogo di un vecchio lettore (compro Autosprint da quando gli articoli erano scritti da un lato in italiano dall'altro in inglese...)

Giuseppe Orlando,
Termini Imerese, Palermo

Il social è il mondo dei vili. La gente vuota ed inutile gode nel vedere la sofferenza e gli errori altrui. Per cercere in qualche modo di mascherare i propri e la propria pochezza. Sentirsi meglio (il come, sarebbe da analizzare psicologicamente) perché qualcuno che loro vorrebbero emulare ma non possono, ha una difficoltà. Kimi è forte. Lo sanno tutti. E dopo migliaia di km di test dove tutto è filato liscio, è saltata fuori una situazione così. Che se non fosse stato in Fp1 ma in un normale test, nessuno se ne sarebbe accorto. Capita. È già capitato e ricapiterà. Ma lui ha quel qualcosa di speciale che solo i grandi hanno. E l'emozione generale di oggi, di tutti, prima del suo ingresso in pista dice chiaramente che è un pensiero comune. E lascia perdere gli haters perenni.
Quelli non ce la potranno mai fare. E non diamogli importanza. Ricordiamo che se vogliamo che un asino si comporti da cavallo, il problema non è dell asino. Ma nostro. Falli godere oggi. Noi godremo e lungamente domani.

Davide Amaduzzi

Hai ragione, Mario, è la prima volta che vedo fazioni al debutto di un italiano in Formula Uno. Non è mai stato così, magari si faceva il tifo per diversi piloti, certo, ma poi chi arrivava in F.1 era il pilota di tutti. Con Kimi questo non accade, non capisco, eppure è sempre andato forte sin dai kart e la sua carriera è già ricca di titoli. Evidentemente gli si rimprovera di aver avuto l'appoggio Mercedes sin da kartista, ma questo non è un demerito. Tutt'altro! Marco e Veronica sono stati i genitori ideali in questo percorso, la famiglia unita e rassicurante ha contribuito non poco. Non comprendo questo accanimento.

Gaudenzio Tavoni

Complimenti per il toccante e forte Bastian Contrario su Autoprint su Kimi Antonelli. Mi ha commosso. La F.1 non merita di essere invasa dagli ultras, che nel calcio ne sono la rovina, anche se le società li portano sul palmo di mano. Il Drake Enzo Ferrari ci ha insegnato ad essere sportivi, rispetterei l'avversario. Fischiavano Hamilton quando vinceva, adesso che viene in Ferrari è un grande... Ritorno a Kimi, un italiano in F.1... finalmente!! È se veniva in Ferrari??? Era già un idolo. Io sono ferrarista, lo avrei voluto in Ferrari, ma tiferò sicuramente anche per lui unico a rappresentare la nostra nazione (con la Ferrari. Scusi il disturbo. Grazie

Tarcisio Raimondi

Giustissimo ciò che dici, poi tanti si lamentano del perché non abbiamo piloti italiani in F.1. Del resto Verstappen agli inizi era soprannominato Crashstappen.
Eppoi dietro Antonelli altri crescono, come Fornaroli e Minì. Bisogna sostenerli.

Angelo Russo

È una storia che si ripete: ricordo i fischi nel 1976 a Brambilla a Monza e nel 1983 a Patrese a Imola. Oggi è pure peggio, perché chi denigra e si compiace non è (almeno) in autodromo, ma davanti a una tastiera e a uno schermo. E sono 100 volte tanti. Mario, non ragioniam di lor, ma guarda e passa.

Massimo Tassara

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Redazione
Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343
Segreteria
segreteria@contieditore.it

Corriere dello Sport Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Roma n. 11/2024 del 29/1/2024.

Abbonamenti
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti: **store.contieditore.it**
Telefono: **06 49 92 334** - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: **abbonamenticartacei@contieditore.it**

Prezzi abbonamenti:
Italia annuale 80,00 €
Estero annuale 80,00 € più spese di Spedizione: Zona 1 78,00 €;
Resto del Mondo 130,00 €

Copie Arretrate disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.
e-mail: **arretrati@contieditore.it** - Telefono: **06 49 92 347**

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l.
Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 60 34 001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", il Corriere dello Sport S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a:
Corriere dello Sport S.r.l.
Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.

Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

ACCERTAMENTI
DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8988 del 6/4/2022

SCENDI IN PISTA!

SCEGLI L'OFFERTA CHE PRESCEGLI

SCONTO 51%

6 MESI a soli 45,00€ 26 NUMERI
invece di 91,00€

12 MESI a soli 80,00€ 52 NUMERI
invece di 182,00€

ABBONATI SUBITO!

WWW.ABBONAMENTI.IT/AUTOSPRINT2024

POSTA Spedisci il coupon in busta chiusa a:
DIRECT CHANNEL S.P.A. C/O CMP BRESCIA
VIA DALMAZIA 13 25126 BRESCIA (BS)

TELEFONO Chiama il n. 06.4992334
Dal lunedì al venerdì
dalle ore 9.00 alle 19.00

Tagliare lungo la linea tratteggiata

COUPON SPECIALE DI ABBONAMENTO

201 02 021 681 01 sc.20

☐ **Sì, mi abbono o regalo AUTOSPRINT per 6 MESI (26 numeri a soli 45,00€ incluse spese di spedizione invece di ~~91,00€~~)**

INDICO QUI I MIEI DATI: *da compilare in ogni caso*

Cognome ....
Nome ....
Indirizzo .... N. ....
Cap .... Città ....
Prov. .... Tel. ....
E-mail ....

È importante inserire il tuo indirizzo e-mail per ricevere tutte le comunicazioni relative al tuo abbonamento e le informazioni sui pagamenti.

201 02 021 681 01 sc.10

☐ **Sì, mi abbono o regalo AUTOSPRINT per 1 ANNO (52 numeri a soli 80,00€ incluse spese di spedizione invece di ~~182,00€~~)**

INDICO QUI I DATI DELLA PERSONA A CUI REGALARE L'ABBONAMENTO

Cognome ....
Nome ....
Indirizzo .... N. ....
Cap .... Città ....
Prov. .... Tel. ....

NON INVIO DENARO ORA
pagherò in un'unica rata con bollettino di conto corrente postale che invierete al mio indirizzo postale.

Se preferisci pagare con Carta di Credito collegati a: WWW.ABBONAMENTI.IT/AUTOSPRINT2024

L'offerta è valida solo per l'Italia.

La presente informativa è resa ai sensi dell'art. 13 del Regolamento EU 679/2016 da Corriere dello Sport S.r.l, titolare del trattamento, della/e rivista/e da te prescelta/e. L'editore, titolare autonomo del trattamento, ha nominato Direct Channel S.p.A., sede amministrativa in Via Mondadori 1, Segrate (MI), P. IVA n. 08696660151, responsabile del trattamento per la gestione degli abbonamenti alle proprie riviste. Il trattamento dei tuoi dati personali sarà condotto per l'intera durata dell'abbonamento e/o per un ulteriore periodo di tempo previsto da eventuali obblighi di legge. La versione completa della presente informativa è consultabile nella sezione Privacy del sito store.corrieredellosport.it all'interno della quale troverai tutte le informazioni sull'utilizzo dei tuoi dati personali, i canali di contatto del titolare del trattamento nonché tutte le ulteriori informazioni previste dal Regolamento ivi inclusi i tuoi diritti.

Il/La sottoscritto/a dichiara inoltre di prestare il proprio specifico consenso scritto al trattamento dei dati per le ulteriori finalità di marketing e profilazione ed in particolare per:
1) lo svolgimento di attività di marketing diretto, quali l'invio - anche tramite e-mail, SMS ed MMS - di materiale pubblicitario e di comunicazioni aventi contenuto informativo e/o promozionale in relazione a prodotti o servizi forniti e/o promossi dal Titolare o da suoi partner commerciali
☐ Do il consenso
☐ Nego il consenso
2) lo svolgimento di attività di profilazione individuale o aggregata e di ricerche di mercato volte, ad esempio, all'analisi delle abitudini e delle scelte di consumo, all'elaborazione di statistiche sulle stesse o alla valutazione del grado di soddisfacimento dei prodotti e dei servizi proposti.

☐ Do il consenso
☐ Nego il consenso

Data ....

Firma ....

Offerta valida solo per l'Italia. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali edicola. Per maggiori informazioni e modalità di recesso visita www.abbonamenti.it/cgaame.